



Conditions et obstacles à la réglementation de l'efficacité énergétique des véhicules au Maroc

Etude de référence Maroc – Septembre 2026

Contexte du projet

Le projet IMPROVE est mis en œuvre par la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH est financé par l'Initiative internationale pour la Protection du Climat (IKI) du le ministère fédéral allemand de l'Environnement, du Climat, de la Protection de la Nature et de la Sécurité nucléaire (BMUKN).

À propos de Changing Transport

Nous œuvrons à accélérer le développement de systèmes de transport zéro émission afin de contribuer à un avenir viable et équitable. La GIZ accompagne la transformation des systèmes de transport vers une trajectoire durable et contribue à la mise en œuvre d'actions climatiques dans le secteur de la mobilité. Nous accompagnons les décideurs des pays émergents et en développement à travers des services de formation et de conseil, ainsi qu'en favorisant la mise en relation des différentes parties prenantes. Notre objectif ultime est de parvenir à des transports zéro émission. Pour en savoir plus sur nos projets, consultez www.changing-transport.org.

Clause de non-responsabilité

Les constatations, interprétations et conclusions exprimées dans ce document sont basées sur les informations recueillies par la GIZ et ses consultants, partenaires et contributeurs.

La GIZ ne garantit cependant pas l'exactitude ou l'exhaustivité des informations contenues dans ce document et ne peut être tenue responsable des erreurs, omissions ou pertes résultant de son utilisation.

Remerciements

Nous souhaitons exprimer notre gratitude au partenaire politique du projet IMPROVE au Maroc, le Ministère du Transport et de la Logistique (MTL), ainsi qu'à l'Agence Nationale de la Sécurité Routière (NARSA), pour leur précieux soutien dans la préparation de cette étude.

Nous remercions également le Ministère de l'Economie et des Finances ainsi que le Ministère de l'Industrie et du Commerce du Maroc pour les échanges et les contributions ayant enrichi ce travail.

Table des matières

Résumé exécutif.....	8
1. Introduction et contexte.....	14
1.1 Objectif de l'étude.....	14
1.2 Aperçu du contexte.....	14
1.2.1 Tendances de la motorisation.....	16
1.2.2 Objectifs et stratégies climatiques.....	19
1.3 Aperçu du marché automobile.....	30
1.3.1 Importation des véhicules.....	31
1.3.2 Production locale et exportation de véhicules.....	33
2. Statu quo réglementaire au Maroc.....	40
2.1 Homologation des véhicules.....	40
2.1.1 Cadre réglementaire.....	40
2.1.2 Processus d'homologation des véhicules.....	42
2.2 Réglementation d'importation.....	44
2.3 Immatriculation des véhicules.....	48
2.4 Taxation.....	50
2.4.1 Taxe d'achat applicable à la première immatriculation du véhicule.....	50
2.4.2 Taxe sur la valeur ajoutée (TVA).....	50
2.4.3 Droit d'importation.....	51
2.4.4 Taxe parafiscale.....	51
2.4.5 Droit de timbre proportionnels ou taxe sur les voitures de luxe.....	51
2.4.6 Frais d'homologation.....	52
2.4.7 Taxe d'immatriculation.....	52
2.4.8 Taxe annuelle.....	53
2.4.9 Taxe sur les carburants.....	55
2.5 Subventions/programme d'incitation.....	55
2.5.1 La prime à la casse pour les grands et petits taxis.....	55
2.5.2 Le programmes pour le renouvellement des véhicules destinés aux services de transport routier.....	56
2.5.3 Le programme 'Mouakaba'.....	57
2.6 Etiquetage sur les économies de carburant/efficacité énergétique.....	58
2.7 Norme de performance en matière d'économie de carburant/CO2.....	58
2.8 Obligation des constructeurs en faveur des véhicules à émission nulle.....	58
3. Analyse des parties prenantes de la coopération.....	60
3.1 Cartographie des acteurs.....	60
3.2 Intérêts, relations et réseaux des acteurs.....	62

3.3	Obstacles et défis.....	64
4.	Analyse des résultats.....	66
4.1	Tableau récapitulatif.....	66
4.2	Analyse SWOT.....	67
5.	Résumé et conclusion.....	71
6.	Références.....	74
7.	Annexes.....	80
	Annexe 1 : Cas de véhicules soumis à une homologation à titre isolé.....	80
	Annexe 2 : Arrêté numéro 2730-10.....	81
	Annexe 3 : Arrêté numéro 1948-21.....	81

Liste des tableaux

Tableau 1: Aperçu des politiques fiscales et mesures incitatives applicables aux véhicules particuliers et commerciaux au Maroc.....	12
Tableau 2: Evolution du nombre de motos, véhicules de tourisme et véhicules utilitaires de 2015 à 2023 (NARSA)	17
Tableau 3: Synthèse des principales stratégies climatiques mentionnant le secteur du transport (auteurs)	23
Tableau 4: Liste des bases de données sur les véhicules et entités responsables	38
Tableau 5: Récapitulatif des arrêtés techniques et des référentiels onusiens relatifs aux émissions et à la consommation énergétique	41
Tableau 6: Processus d'importation des véhicules (ADII, 2025a ; compilé par les auteurs) .	46
Tableau 7: Processus d'immatriculation des véhicules (NARSA, compilé par les auteurs)...	49
Tableau 8: Valeurs douanières et taux applicables (ADII, 2025d)	51
Tableau 9: Taxes et droits applicables à la première immatriculation	52
Tableau 10: Droit de timbre sur la puissance fiscale (NARSA)	53
Tableau 11: Taxes et droits applicables à la mutation	53
Tableau 12: Catégories de véhicules selon la puissance fiscale et le type de carburant (DGI, 2025).....	54
Tableau 13: Tarifs en fonction du poids total en charge	54
Tableau 14: Subventions pour les professionnels du transport routier	57
Tableau 15: Glossaire des acronymes de la carte des acteurs	60
Tableau 16: Tableau récapitulatif des politiques fiscales et mesures incitatives applicables aux VP et VUL	66

Liste des figures

Figure 1: PIB aux prix courants en milliards de dirhams (HCP, compilé par les auteurs)	15
Figure 2: PIB par habitant en MAD depuis 2014 (HCP, compilé par les auteurs)	16
Figure 3: PIB annuel en volume - Taux de croissance économique en % (HCP, compilé par les auteurs)	16
Figure 4: Répartition du parc automobile marocain en 2023 (NARSA, compilé par les auteurs)	17
Figure 5: Evolution annuelle du parc automobile au Maroc (NARSA, compilé par les auteurs)	18
Figure 6: Taux de motorisation au Maroc - nombre de véhicules pour 1 000 habitants (calculé par les auteurs)	19
Figure 7: Evolution des émissions de CO2 par secteur au Maroc entre 2000 et 2023 (AIE, 2026, licence : CC BY 4.0).....	22
Figure 8: Consommation totale finale au Maroc en 2023 (AIE, 2025, licence : CC BY 4.0)..	22
Figure 9: Emissions de GES du transport terrestre au 2022 en WTW (ifeu)	23
Figure 10: Classement des 10 premières marques sur le marché en 2024 (AIVAM, compilé par les auteurs)	31
Figure 11: Évolution du marché des ventes des véhicules neufs au Maroc en 2024 (AIVAM, compilé par les auteurs)	32
Figure 12: Véhicules d'occasion importés au Maroc en 2024 (AIVAM, compilé par les auteurs)	32
Figure 13: Répartition du trafic des véhicules neufs par port et nature de flux (ANP, 2023) .	37
Figure 14: Processus d'autorisation de circulation des véhicules au Maroc (auteurs)	40
Figure 15: Types d'homologation au Maroc (Auteurs)	42
Figure 16: Exemples de calcul des droits et taxes pour le dédouanement d'un véhicule thermique, électrique et hybride (ADII, 2025b)	45
Figure 17: Démarche de dédouanement d'un véhicule (ADII, 2025a).....	48
Figure 18: Exemple de l'imprimé spécial de la demande (NARSA).....	50
Figure 19: Carte des acteurs du projet IMPROVE	60

Taux de change

MAD	EUR	USD	Date
1 MAD	0,0923 EUR	0,10904 USD	01/03/2026

Liste des acronymes et abréviations

A2Z	Accelerating to Zero Coalition
ADII	Administration des Douanes et Impôts Indirects
ADIL	Assistant au Dédouanement des marchandises à l'Importation en Ligne
AIE	Agence Internationale de l'Energie
AIVAM	Association des Importateurs de Véhicules au Maroc
ALE	Accord de Libre-Echange
AMDIE	Agence Marocaine de Développement des Investissements et des Exportations
AMEE	Agence Marocaine pour l'Efficacité Energétique
ANRE	Autorité Nationale de Régulation de l'Electricité
BMUKN	Ministère fédéral allemand de l'Environnement, du Climat, de la Protection de la Nature et de la Sécurité nucléaire
BMWE	Ministère fédéral allemand de l'Economie et de l'Energie
CBU	Entièrement assemblé
CCN-RTB1	5ème Communication Nationale sur les Changements Climatiques combinée au Premier Rapport Biennal sur la Transparence au Maroc
CCNUCC	Convention-Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques
CDN	Contribution Déterminée au niveau National
CEE-ONU	Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies
CNEDD	Charte Nationale pour l'Environnement et le Développement Durable
CNEH	Centre National d'Essais et d'Homologation
CO2	Dioxyde de carbone
DGI	Direction Générale des Impôts
EC	Commission européenne
EFTA	Association Européenne de Libre-Echange
ER	Energies renouvelables
FMVSS	Normes fédérales de sécurité des véhicules automobiles aux Etats-Unis
GES	Gaz à Effet de Serre
GIZ	Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH
GSO	Organisation de normalisation du Conseil de coopération du Golfe
GW	Gigawatt

Ha	Hectare
HCP	Haut-Commissariat au Plan
IKI	Initiative Internationale pour la Protection du Climat
Ktep	Tonne d'équivalent pétrole
MACF	Mécanisme d'Ajustement Carbone aux Frontières
MAD	Dirham Marocain
MCV	Mise à la consommation des véhicules
MENA	Moyen-Orient et Afrique du Nord
MRE	Marocain résidant à l'étranger
MRV	Mesure, Rapportage et Vérification
Mt éq. CO2	Millions de tonnes en équivalent CO2
MTL	Ministère du Transport et de la Logistique au Maroc
MW	Mégawatt
NARSA	Agence Nationale de la Sécurité Routière
NEDC	Nouveau Cycle de Conduite Européen
NSVAC	Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada
ONCF	Office National des Chemins de Fer
ONU	Organisation des Nations unies
PCN 30	Plan Climat National 2030
PCT	Plan Climat Territorial
PF	Puissance Fiscale
PIB	Produit Intérieur Brut
PIUP	Procédés Industriels et Utilisation des Produits
PTAC	Poids Total Autorisé en Charge
PTC	Poids Total en Charge
PV	Poids à Vide
RPT	Homologation par Type
RTI	Homologation à Titre Isolé
SNBC	Stratégie Nationale Bas Carbone à Long-Terme Maroc 2050
SNDD	Stratégie Nationale de Développement Durable
SNEE	Stratégie Nationale de l'Efficacité Energétique 2030
SNTL	Société Nationale des Transports et de la Logistique
TIC	Taxe intérieure de consommation
TJ	Térajoule
T/Km	Tonne-kilomètre

TRACS	Promouvoir les Stratégies climatiques dans le Secteur des Transports
TSAV	Taxe Spéciale Annuelle sur les Véhicules
TVA	Taxe sur la Valeur Ajoutée
TVMU	Terminal Véhicule Multi utilitaires
TVR	Terminal Véhicule Renault
UE	Union Européenne
UN	Nations Unies
USD	Dollar américain
UTCATF	Utilisation des Sols, Changement d'Affectation des Sols et Sylviculture
VE	Véhicule Electrique
VL	Véhicules Légers
VP	Véhicules Particuliers
VTC	Voiture de transport avec chauffeur
VUL	Véhicules Utilitaires Légers
WLTP	Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les véhicules légers
WW	Immatriculation provisoire du véhicule
ZLECAf	Zone de Libre-Échange Continentale Africaine

Résumé exécutif

Changement climatique et transport

- En 2023, le secteur des transports au Maroc représentait **28 % des émissions totales de CO₂** et **36 % de la consommation finale d'énergie**. Depuis 2010, **les émissions ont augmenté en moyenne de 2 % par an et de 26 % sur la totalité de la période**, le secteur restant dépendant à **plus de 99 % du pétrole**.
- **Le transport routier est la deuxième source d'émissions de CO₂** au Maroc en 2022, représentant **17,5 %** des émissions totales, après la production d'électricité et de chaleur. Il concentre **99 % des émissions par rapport aux autres modes de transport**.
- En **2022, les véhicules particuliers** (jusqu'à neuf sièges) étaient responsables de 51 % des GES provenant des transports terrestres (routiers et ferroviaires) au Maroc.
- La Contribution Déterminée au Niveau National (CDN) de 2025 a fixé un objectif de **réduction des émissions globales de gaz à effet de serre (GES) de 53 % d'ici 2035** par rapport au scénario « cours normal des affaires », sous réserve d'une assistance internationale. L'objectif inconditionnel de réduction des émissions globales de GES est de 21,6 %.
- Le secteur des transports devrait contribuer à hauteur de **9 % aux efforts de réduction des émissions du Maroc d'ici 2035**, avec **une réduction potentielle de 7,48 Mt éq. CO₂ sur la période 2026-2035**. Cet objectif sera atteint grâce à la mise en œuvre de treize mesures d'atténuation, notamment un **système de bonus-malus et des normes d'émissions de CO₂**.
- Le Maroc est signataire de la "**déclaration de la COP26 sur l'accélération de la transition vers les voitures particulières et VUL 100 % zéro émission**" (Déclaration sur les Véhicules Zéro Émission ; Déclaration ZEV) de la Coalition Accelerating to Zero (A2Z). Par cette déclaration, les pays signataires des marchés émergents et des économies en développement s'engagent à intensifier les travaux pour accélérer la prolifération et l'adoption des véhicules zéro émission.

Évolution du secteur du transport

- Entre 2015 et 2023, le nombre total de véhicules immatriculés au Maroc, comprenant les **motos** (les véhicules à deux et 3 roues d'une cylindrée supérieure à 50 cm³), **les véhicules particuliers (VP) et véhicules utilitaires légers (VUL) et lourds**, est passé d'environ **2,68 millions à 4,47 millions**, enregistrant un **taux de croissance annuel moyen de 6,5 %**. Cette progression est en ligne avec la croissance économique du pays et l'augmentation du PIB par habitant.
- Entre 2015 et 2023, le **taux de motorisation** est passé de 55 véhicules pour 1 000 habitants à 88 en 2023. En ne prenant en compte que les véhicules de

tourisme¹ (véhicules destinés au transport de personnes, d'une capacité maximale de 9 places), ce taux est passé de 54 à 79 sur la même période.

- En 2023, les **véhicules de tourisme représentaient 65,6 %** du parc automobile, suivis des **véhicules utilitaires légers et lourds 27,5 %**, puis des 2-3 roues de plus de 50 cm³, avec **6,9 %**.
- En 2022, les **VP avaient un âge moyen de 13 ans**. Les camions (de 3,5 à 12 tonnes) étaient en moyenne plus anciens, **16,5 ans**, mais ne représentaient que 0,5 % du parc de véhicules actifs, tandis que les bus urbains de plus de 5 tonnes (0,07 % du parc) représentaient la catégorie la plus récente (7,7 ans).

Industrie automobile

- En 2024, l'industrie automobile représentait **23 % de la valeur ajoutée industrielle du Maroc et 23% de la production nationale**. A ce jour, elle totalise 280 000 emplois, 230 fournisseurs et a généré en 2025, **154,49 milliards de MAD en exportations**, soit **33%** des exportations totales du pays, ce qui en fait le **premier secteur exportateur du Maroc** devant le secteur minier.
- En 2025, le Maroc a produit plus de 500 000 véhicules, tous types confondus, et atteint une capacité de production d'**1 million de véhicules. D'ici 2030, le pays ambitionne d'atteindre une capacité de production de 2 millions de véhicules**.
- La production est principalement orientée vers l'exportation : **Depuis 2024, le Maroc est le plus grand producteur de VP sur le continent africain et le quatrième fournisseur en volume de véhicules exportés vers l'Union européenne (UE)**, la part de ses exportations vers l'Union européenne ayant augmenté de 9,1 % entre 2023 et 2024. Les exportations du secteur ont connu une augmentation significative de 27,4 % en 2023 par rapport à 2022, soit une hausse de 30,48 milliards de MAD.
- Deux constructeurs européens, **les groupes Renault et Stellantis**, dominent le secteur automobile marocain, mais de nouveaux acteurs émergent, notamment le **fabricant marocain NEO Motors**, dont le capital est 100% marocain, et les leaders asiatiques de l'industrie automobile électrique attirés par les opportunités d'investissement, les ressources minières du Maroc, l'ancrage géographique stratégique du Royaume et ses choix industriels.
- Le Maroc entend en effet devenir un **leader de la mobilité électrique** en misant sur le développement de chaînes d'approvisionnement automobiles entièrement décarbonées. En **2025**, il a atteint une capacité de production de **100 000 véhicules électriques (VE)**, représentant entre **4 % et 5 % des exportations totales** et ambitionne de fournir entre **400 000 et 500 000 véhicules électriques par an à partir de la fin 2026**. Grâce à sa stratégie de diversification industrielle et aux accords de libre-échange, des chantiers majeurs ont été lancés au cours des dernières années en coopération avec des entreprises asiatiques dans la fabrication des composants chimiques et l'assemblage (fonds d'investissement

¹ Un véhicule de tourisme est entendu comme un véhicule à moteur destinés au transport de personnes, comptant au maximum neuf places, conducteur compris. Il inclut les voitures particulières, les vans, mini-bus, fourgonnettes et monospaces.

marocain Al Mada et CNGR Advanced Material Co. Ltd., pour la fabrication de batteries électriques ; Gotion High-Tech Co., Ltd pour la gigafactory de batteries électriques ; BTR New Material Group Co., Ltd., pour le projet d'usine de cathodes à Tanger et d'une usine d'anodes).

- En 2024, le marché automobile marocain a enregistré la vente de **176 401 véhicules neufs (VP et VUL)**, soit une **hausse de 9,2 %** par rapport à 2023.
- Le **marché local de l'occasion** est limité, avec **14 589 véhicules vendus en 2024**, représentant **8,3 % des ventes totales de véhicules**. Cela est dû aux restrictions sur l'importation de véhicules âgés de plus de 5 ans et aux droits de douane.

Gestion des données des véhicules au Maroc

- La gestion des données sur le parc automobile relève de **l'Agence Nationale de la Sécurité Routière (NARSA)**. Elle centralise toutes les données collectées relatives à l'homologation et à l'immatriculation des véhicules (caractéristiques techniques du véhicule, année de commercialisation, norme EURO, valeurs CO₂). Les données sur les véhicules sont stockées dans cinq bases de données différentes. Les données sur la consommation de carburant ne sont pas collectées mais peuvent être déduites des valeurs d'émission.
- Les procédures d'homologation sont gérées par la NARSA, la collecte de données est effectuée par le **Centre National d'Essais et d'Homologation (CNEH)** ou les **centres immatriculateurs provinciaux et préfectoraux qui dépendent de la NARSA**.
- Si le Maroc dispose, comparativement à des économies de niveau similaire, d'une solide expérience en matière de collecte et d'analyse des données, des difficultés techniques subsistent pour estimer la moyenne annuelle des émissions de CO₂ (absence de mention du cycle de conduite² dans la base de données, norme EURO imprécise).

Homologation des véhicules

- La **norme EURO 6b s'applique aux nouveaux VP (M1)** au moment de l'homologation depuis janvier 2023 et pour toute nouvelle immatriculation depuis janvier 2024. Pour les autres catégories de véhicules (M2, M3, N1, N2, N3), son application a été reportée à janvier 2027 à l'étape de l'homologation et jusqu'en 2028 pour l'immatriculation.
- Il existe deux types d'homologation :
 - **L'homologation par type (RPT)** : l'acte par lequel l'autorité d'homologation certifie qu'un type de véhicules, d'éléments ou

² Le cycle de conduite, ou procédure d'essai normalisée, désigne un protocole utilisé pour mesurer les émissions de polluants et la consommation de carburant d'un véhicule dans des conditions de conduite simulées et reproductibles. Il existe différentes procédures d'essai dans le monde comme le NEDC, WLTP, RDE, FTP-75, JC O8 ou China 6.

accessoires satisfait aux dispositions administratives et aux exigences techniques applicables.

- **L'homologation à titre isolé (RTI)** l'acte par lequel l'autorité d'homologation certifie qu'un véhicule donné, qu'il soit unique ou non, satisfait aux dispositions administratives et aux exigences techniques applicables, conformément au cadre réglementaire européen relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur (Règlement (UE) 2018/858).
- Les **véhicules importés** subissent une procédure de dédouanement effectuée par le bureau de dédouanement. **Seuls les véhicules de moins de 5 ans sont éligibles à l'homologation**, bien que des exemptions soient accordées aux Marocains résidant à l'étranger, ainsi qu'aux véhicules spéciaux et aux véhicules importés à titre de don.

Efforts en matière d'efficacité énergétique des véhicules

- A ce jour, le Maroc n'a pas adopté de **normes obligatoires d'économie de carburant** ni de **système d'étiquetage énergétique des véhicules**. Il n'y a pas non plus de politique publique contraignant les constructeurs à produire et distribuer pour le marché marocain un certain quota de véhicules à émissions nulles.
- Toutefois, les **normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les VP et les VUL neufs** ainsi que le **système Bonus-Malus** font partie du plan d'action des CDN du Maroc transmises en 2021 et en 2025 dans le secteur des transports.
- La progressivité de la **taxe annuelle** en fonction de la puissance fiscale et du type de moteur (essence ou diesel) permet de cibler plus spécifiquement les véhicules thermiques tandis que les **véhicules électriques et hybrides** en sont **exonérés**. Ces derniers bénéficient également d'une réduction du droit d'importation à **2,5 %** au lieu de **17,5 %**, ainsi que d'une exonération de la **taxe de luxe (droit de timbre proportionnel)**.
- Des initiatives comme la **prime à la casse** pour le renouvellement des grands et petits taxis contribuent à réduire l'âge du parc automobile au Maroc, mais reste insuffisantes pour une transformation systémique.
- Des facteurs externes directs et indirects comme l'attractivité du Maroc pour les investisseurs chinois sur le segment du VE, la décision bien qu'atténuée de l'Union européenne d'interdire la vente de véhicules thermiques en 2035, ou le Mécanisme d'Ajustement Carbone aux Frontières (MACF) en cas d'extension du périmètre pourraient contribuer à accélérer la transition de l'industrie automobile marocaine vers des chaînes de valeur de la mobilité électrique intégrées et décarbonées et entraîner une augmentation des VE sur les routes marocaines.
- Pour un aperçu des taxes, mesures réglementaires et incitatives relatives à l'efficacité énergétique des véhicules et aux processus d'homologation, ainsi que de leur mise en œuvre au Maroc (indiquée par un « Oui » ou « Non »), voir le tableau 1 ci-dessous.

Tableau 1: Aperçu des politiques fiscales et mesures incitatives applicables aux véhicules particuliers et commerciaux au Maroc

Politique	Mise en œuvre au Maroc [oui/non]	Brève description
Étiquetage énergétique	Non	-
Droits d'importation	Oui	Selon le type de motorisation du véhicule : thermique 17,5 %, hybride 2,5 % et électrique 2,5 %.
La taxe parafiscale à l'importation	Oui	0,25 %
Restrictions à l'importation	Oui	Restriction sur les véhicules d'occasion : l'âge du véhicule ne doit pas dépasser 5 ans
Taxe d'achat / TVA	Oui	10 % aux véhicules dites voitures économiques 20 % aux véhicules dits standards et de luxe
Taxe de luxe (droit de timbre proportionnel)	Oui	De 5 % à 20 % en fonction de la valeur du véhicule ; Calculée sur la valeur totale du véhicule, incluant le prix d'achat, le droit d'importation et la taxe parafiscale à l'importation. Les véhicules hybrides et électriques en sont exonérés.
Taxe d'immatriculation	Oui	Appliquée lors de la première immatriculation
Frais d'homologation	Oui	Appliquée lors de l'homologation
Taxe annuelle	Oui	Le tarif de la taxe est fixé en fonction de la puissance fiscale et du type de moteur (essence ou diesel) du véhicule. Les véhicules électriques et hybrides sont exonérés de cette taxe
Taxe CO ₂	Non	-
Taxe sur les carburants	Oui	Droit d'importation : 2,5 %

		Taxe parafiscale à l'importation : 0,25 % TIC3 : 376,4 MAD par hectolitre pour l'essence et 242,20 MAD par hectolitre pour le gasoil TVA à l'importation : 10 %
Subvention aux véhicules propres	Non	-
Norme d'économie de carburant	Non	-

³ Taxe à la consommation

1. Introduction et contexte

1.1 Objectif de l'étude

Le projet « *Introduction de mesures, de voies et de feuilles de route pour optimiser l'efficacité et l'électrification des véhicules* » (*Introducing Measures, Pathways and Roadmaps for Optimizing Vehicle Efficiency and Electrification* ; IMPROVE) est financé par l'Initiative internationale pour la Protection du Climat (IKI) et mandaté par le ministère fédéral allemand de l'Environnement, du Climat, de la Protection de la Nature et de la Sécurité nucléaire (BMUKN).

Sur une durée de plus de trois ans, de janvier 2023 à mai⁴ 2026, le projet accompagne quatre pays partenaires – le Maroc, le Kenya, la Colombie et la Thaïlande – dans la mise en place de cadres réglementaires visant à améliorer l'efficacité énergétique des véhicules et accélérer l'électrification du transport routier. Au Maroc, il est mis en œuvre par la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH, en partenariat avec le Ministère du Transport et de la Logistique au Maroc (MTL).

Le projet répond à certains des défis de la mobilité les plus pressants de notre époque: accélérer la suppression progressive des moteurs à combustion interne, opérer une transition vers des véhicules à zéro émission et améliorer l'efficacité énergétique des véhicules afin de réduire les émissions et la consommation de carburant.

Dans ce contexte, cette étude vise à identifier les instruments réglementaires les plus efficaces, adaptés au contexte national, afin d'améliorer l'efficacité du parc automobile et soutenir la transition vers des véhicules propres au Maroc.

L'étude passe en revue les réglementations et fiscalités existantes s'appliquant aux véhicules et analyse les politiques en vigueur, en mettant en évidence les responsabilités institutionnelles ainsi que les processus d'homologation et d'immatriculation. Elle se concentre également sur la collecte des données, en particulier la manière dont les émissions de CO₂ sont recueillies et évaluées au Maroc, afin d'identifier les lacunes existantes et d'améliorer les mécanismes de suivi et de régulation.

S'appuyant sur cette analyse, l'étude propose des recommandations et options réglementaires concrètes pour améliorer l'efficacité énergétique des véhicules au Maroc, offrant un cadre de référence aux décideurs politiques et aux parties prenantes concernées. Elle constitue ainsi une base stratégique pour l'élaboration de mesures alignées sur les objectifs climatiques du Maroc et l'intégration de normes ambitieuses visant à promouvoir une mobilité durable.

1.2 Aperçu du contexte

Situé au Nord-Ouest de l'Afrique, le Maroc est une monarchie constitutionnelle, démocratique et sociale dont la langue officielle est l'arabe, à côté de la langue

⁴ Le BMUKN a accordé une extension du projet au Maroc jusqu'à fin 2026.

amazigh. Il fait partie des pays du Grand Maghreb et du monde arabe. Sa position géographique, à l'intersection de l'Afrique et de l'Europe, fait du Maroc un point de convergence et un carrefour stratégique pour le commerce international et les investissements.

Selon le Haut-Commissariat au Plan (HCP), l'institution marocaine chargée de la production statistique et de planification, le Royaume compte une population de **36,8 millions** d'habitants en 2024, dont 23,1 millions résident en zones urbaines, représentant 62,8 % de la population. Le pays compte également 9,27 millions de ménages au niveau national. D'ici 2050, la population totale pourrait atteindre 43,6 millions d'habitants (HCP, 2025a, 2025b).

L'économie nationale a enregistré un Produit Intérieur Brut (PIB) aux prix courants de 1 596,83 milliards de MAD en 2024 soit une augmentation de 7 % par rapport à 2023 (voir figure 1). Le PIB par habitant, en croissance constante au cours de la dernière décennie, à l'exception de 2020 (en raison de l'émergence de la pandémie de Covid-19), a atteint 43 408 MAD en 2024 (voir figure 2). Concernant le taux de croissance du PIB en volume au cours de la dernière décennie, l'évolution a été marquée par une certaine volatilité. Après des fluctuations modérées entre 2015 et 2019, avec une moyenne autour de 3 %, l'économie a enregistré une forte contraction en 2020 (-7,2 %), suivie d'un rebond significatif en 2021 (8,2 %). La croissance a ensuite ralenti en 2022 (1,8 %), avant de se redresser à 3,7 % en 2023 et de s'améliorer davantage en 2024 pour atteindre 3,8 % (voir figure 3) (HCP, 2025c, 2025d).

Figure 1: PIB aux prix courants en milliards de dirhams (HCP, compilé par les auteurs)

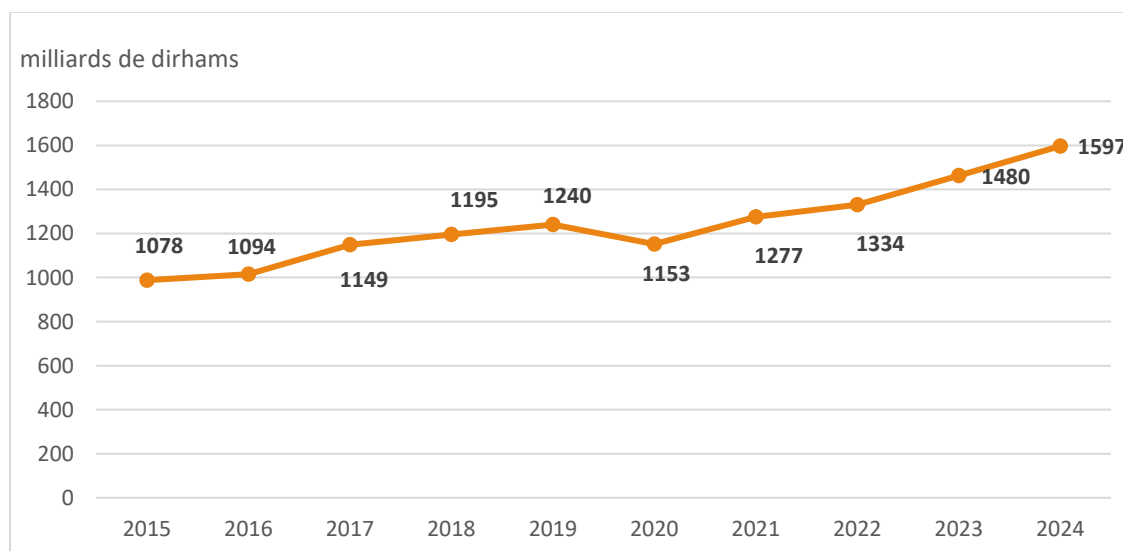


Figure 2: PIB par habitant en MAD depuis 2014 (HCP, compilé par les auteurs)

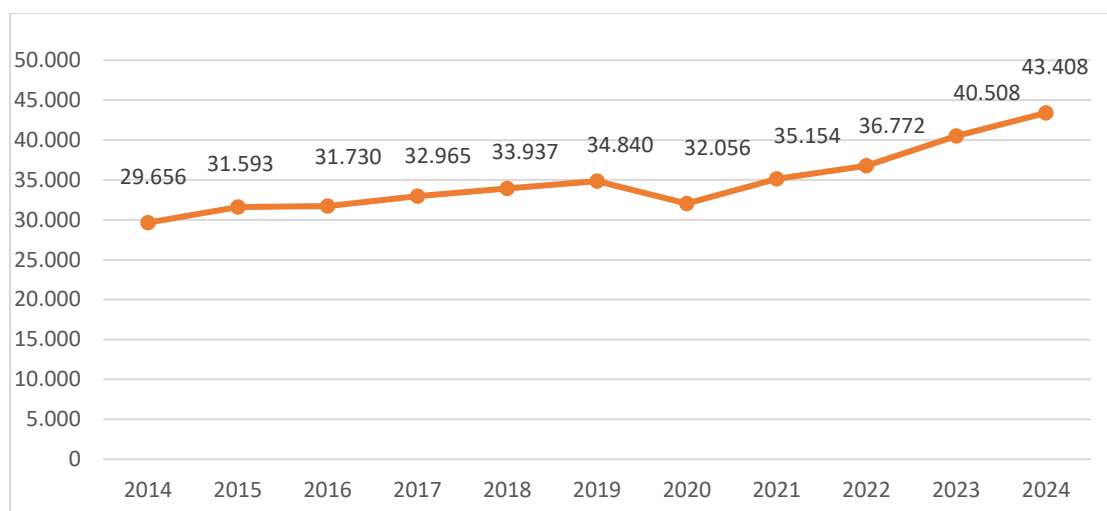
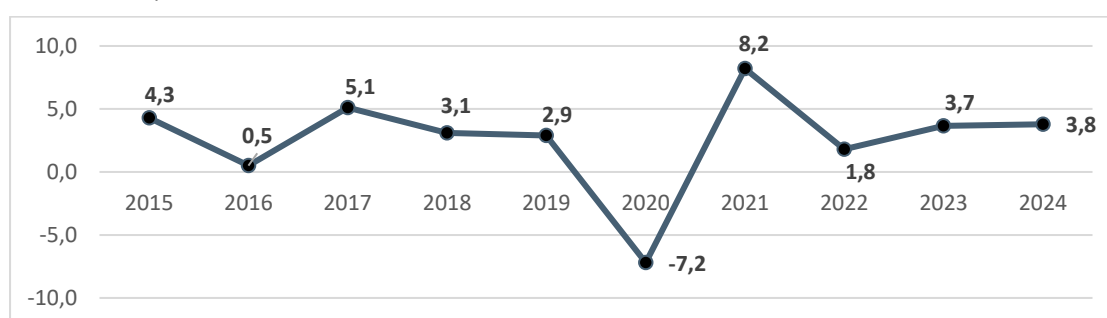


Figure 3: PIB annuel en volume - Taux de croissance économique en % (HCP, compilé par les auteurs)



Selon l'enquête nationale sur le niveau de vie des ménages menée entre mars 2022 et mars 2023 par le HCP, le revenu annuel moyen des ménages s'élève à 89 170 MAD au niveau national, 103 520 MAD en milieu urbain et 56 047 MAD en milieu rural. Par personne, le revenu annuel moyen est de 21 949 MAD en 2022. Il est 2,1 fois plus élevé en milieu urbain (26 988 MAD) qu'en milieu rural (12 862 MAD).

Au niveau national, 71,8 % des ménages ont un revenu annuel inférieur à la moyenne, avec des disparités constatées entre le milieu urbain (65,9 %) et le milieu rural (85,4 %) (HCP, 2024).

1.2.1 Tendances de la motorisation

La NARSA a estimé qu'en 2023, environ 4,5 millions de véhicules circulaient au Maroc. Les véhicules de tourisme constituaient la part majoritaire du parc automobile avec **65,64 %**, tandis que les véhicules utilitaires, qui regroupent les véhicules utilitaires légers et les véhicules lourds, représentaient **27,45 %** et les motos (celles de plus de 50 centimètres cubes) seulement **6,91 % du parc** (voir figure 4 et tableau 2).

Les véhicules de tourisme sont entendus comme des véhicules à moteur destinés au transport de personnes, avec une capacité maximale de neuf places, conducteur compris. Cette catégorie inclut non seulement les voitures particulières classiques,

mais aussi des véhicules comme les utilitaires aménagés avec des sièges, les mini-bus, les fourgonnettes et les monospaces, souvent utilisés par les familles nombreuses.

Les véhicules utilitaires (légers et lourds) sont des véhicules conçus pour remplir diverses fonctions professionnelles et personnelles. Ils peuvent inclure des modèles tels que des fourgons, des pick-ups, des camions, des camionnettes ou encore des véhicules frigorifiques. Leur utilisation principale est le transport de marchandises, ce qui définit leur catégorie.

Figure 4: Répartition du parc automobile marocain en 2023 (NARSA, compilé par les auteurs)

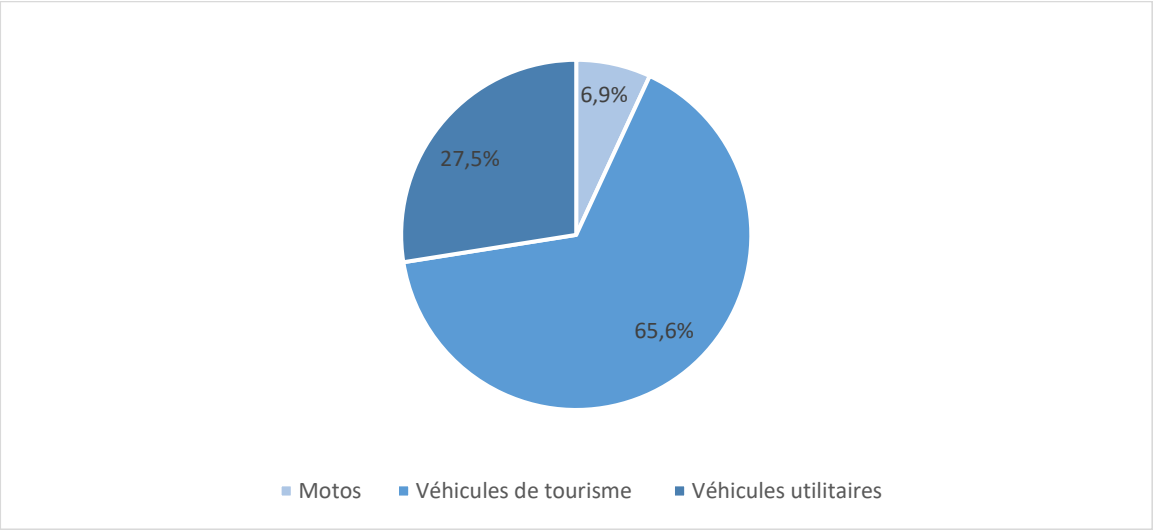
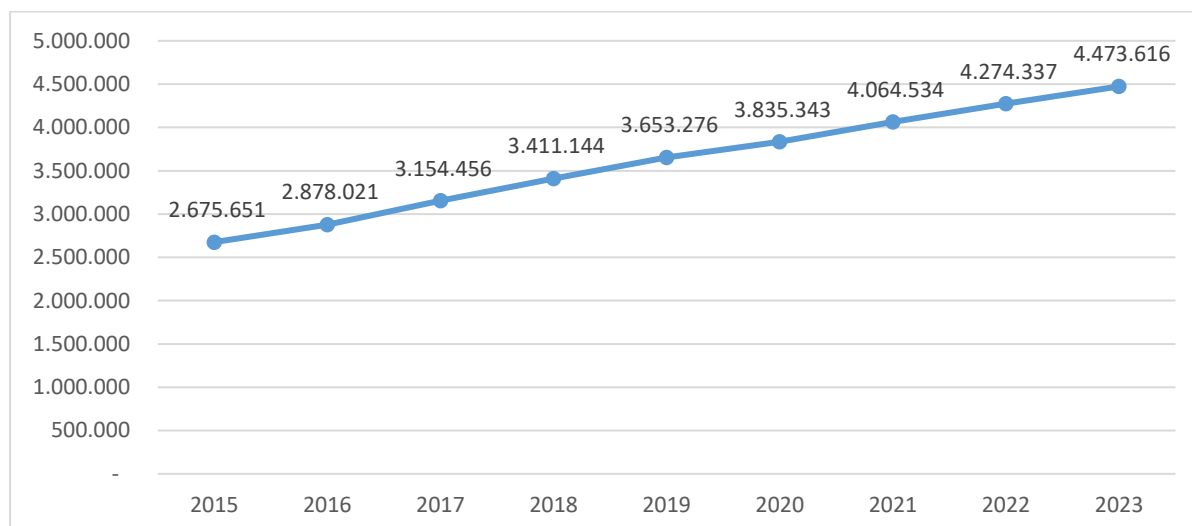


Tableau 2: Evolution du nombre de motos, véhicules de tourisme et véhicules utilitaires de 2015 à 2023 (NARSA)

Année	Motos	Véhicules de tourisme	Véhicules utilitaires	Total
2015	18 413	1 843 043	814 196	2 675 651
2016	30 710	1 982 940	864 372	2 878 021
2017	105 464	2 131 474	917 519	3 154 456
2018	166 818	2 273 999	970 328	3 411 144
2019	211 722	2 415 315	1 026 240	3 653 276
2020	241 492	2 521 523	1 072 329	3 835 343
2021	267 314	2 663 078	1 134 143	4 064,534

2022	288 087	2 802 830	1 183 421	4 274 337
2023	309 074	2 936 528	1 228 014	4 473 616

Figure 5: Evolution annuelle du parc automobile au Maroc (NARSA, compilé par les auteurs)

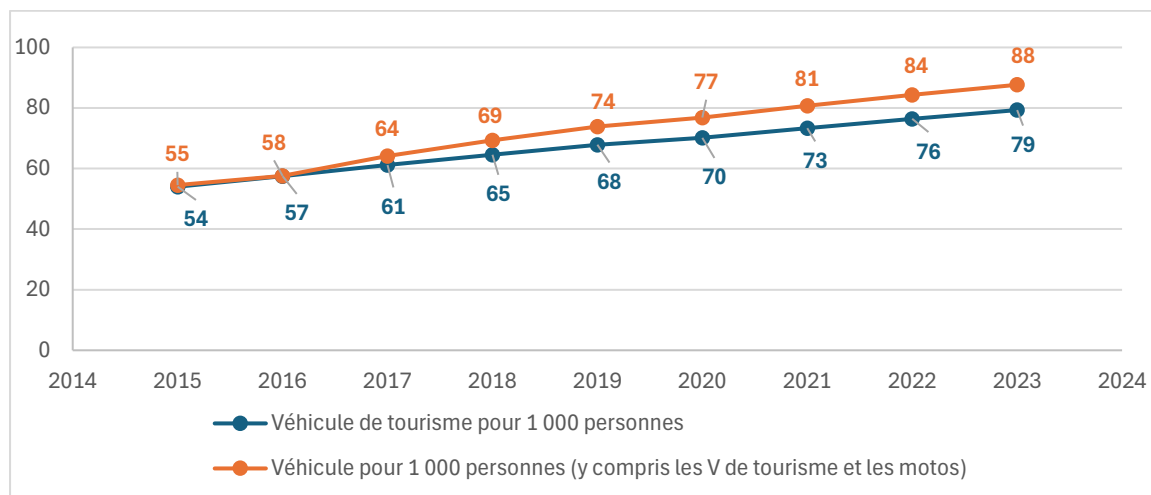


Au cours des huit dernières années, le Maroc a connu une augmentation constante de son taux de motorisation⁵. La figure 6 ci-dessous illustre le nombre de véhicules pour 1 000 habitants entre 2015 et 2023. En incluant les motos, le taux de motorisation est passé de 55 véhicules pour 1 000 habitants en 2015 à 88 en 2023. En ne prenant en compte que les véhicules de tourisme, ce taux est passé de 54 à 79 sur la même période.

Cette croissance soutenue reflète une expansion de la possession de véhicules dans le pays, témoignant d'une demande croissante pour les transports motorisés. L'augmentation du taux de motorisation peut être attribuée à plusieurs facteurs, notamment l'amélioration du pouvoir d'achat, l'extension des infrastructures routières et la disponibilité accrue de véhicules neufs et d'occasion. La légère accélération observée entre 2019 et 2022 pourrait également refléter la reprise économique faisant suite à la pandémie de Covid-19.

⁵ Le taux de motorisation est calculé à partir du nombre total de véhicules divisé par la population totale.

Figure 6: Taux de motorisation au Maroc - nombre de véhicules pour 1 000 habitants (calculé par les auteurs)



Enfin, selon le rapport interne (non publié) « Inventaire des émissions de gaz à effet de serre du transport terrestre marocain et mise en place d'un système MRV » (Colson et Spathelf, 2023)⁶, l'âge moyen des voitures particulières encore en circulation est estimé à 13 ans. Les véhicules utilitaires lourds (3,5 - 12 tonnes), qui ne représentent que 0,5 % du parc, constituent en moyenne la catégorie de véhicules la plus ancienne (16,5 ans), tandis que les bus urbains de plus de 5 tonnes (0,07% du parc) sont la catégorie la plus récente (7,7 ans).

1.2.2 Objectifs et stratégies climatiques

Emissions totales de gaz à effet de serre au Maroc

Dans le cadre de la 5ème Communication Nationale sur les Changements Climatiques combinée au Premier Rapport Biennal sur la Transparence au Maroc (CCN-RTB1), communiquée à la Convention-Cadre des Nations unies sur les Changements climatiques (CCNUCC) en 2025, le Maroc a estimé ses émissions nettes globales de GES, y compris le secteur de l'utilisation des sols, changement d'affectation des sols et sylviculture (UTCATF) à 98,87 Mt éq. CO₂ en 2022. Le taux de croissance annuel moyen entre 2010 et 2022 est évalué à 2,6 % (MTEDD, 2025a).

Les émissions globales de CO₂ sont quant à elles passées de 50,14 Mt à 71,66 Mt CO₂ entre 2010 et 2022, ce qui représente une croissance moyenne annuelle de 3 % (MTEDD, 2025a). Selon l'Agence internationale de l'Energie (AIE), les émissions totales de CO₂ du Maroc provenant de la combustion d'énergies fossiles représentent **environ 0,2 % des émissions mondiales de CO₂, ce qui place le Maroc au 47ème**

⁶ Ce rapport a été élaboré dans le cadre du projet « Promouvoir les stratégies climatiques dans le secteur des transports » (*Advancing Transport Climate Strategies in Rapidly Motorizing Countries - TraCS*), commandé par le Ministère fédéral allemand de l'Économie et de l'Énergie (BMWE) et mis en œuvre par la GIZ en partenariat avec le MTL.

rang mondial et au 5ème rang des pays émetteurs sur le continent africain (AIE, 2025).

Les émissions de GES par habitant sont passées **de 1,43 tonne éq. CO₂ en 2010 à 1,79 tonnes éq. CO₂ en 2022**, ce qui place le Maroc, selon l'AIE, au 97ème rang mondial et au 9ème rang sur le continent africain. Toujours selon l'AIE, les émissions de CO₂ par habitant ont augmenté de 73 % entre 2000 et 2022 (AIE, 2025).

Conformément à ses engagements internationaux, le Royaume du Maroc entend réduire drastiquement ses émissions à l'horizon 2035. Dans la Contribution déterminée au niveau national transmise à la CCNUCC en 2025, le Royaume relève son objectif global de réduction des émissions de 53 % (88,23 Mt éq.CO₂) dont 21,6 % (36,02 Mt éq.CO₂) inconditionnel en 2035 par rapport au scénario de référence « cours normal des affaires ». Dans la précédente CDN transmise en 2021, l'objectif global avait été fixé à 45,5 % dont 18,3 % inconditionnel. **Pour le secteur des transports, le total des émissions réduites en 2035 pourrait atteindre 7,48 Mt éq. CO₂ soit une contribution à hauteur de 9 % des efforts globaux d'ici 2035 et de 6 % sur la période 2026 – 2035** (MTEDD, 2025b). Dans le cadre du rapport quantitatif de la Stratégie Nationale Bas Carbone à Long Terme Maroc 2050 (SNBC) dont les grandes lignes ont été dévoilées en 2023 et que le Maroc a volontairement transmis à la CCNUCC, des projections des émissions de GES jusqu'en 2060 ont été élaborées. Selon le scénario Net Zéro, les émissions évitées en 2050 s'élèveraient à 173 Mt éq CO₂, soit une réduction de 65 % par rapport aux émissions de GES actuelles (MTEDD, 2025b).

Mix énergétique du Maroc

L'approvisionnement énergétique du Maroc en 2023 repose principalement sur les combustibles fossiles, en particulier le pétrole représentant 56,6 % et le charbon 29,5 %, qui sont destinés à la production d'électricité et l'alimentation des véhicules et machines (AIE, 2024a). Les autres sources d'énergie comprennent les biocarburants et les déchets (5,6 %) puis les énergies renouvelables (ER) avec 4,8 %. Au contraire des pays de la région MENA, le gaz naturel ne contribue que marginalement au mix énergétique marocain, à hauteur de 3,4 %.

Près de 94 % des énergies fossiles sont importées (chiffres de 2023 (AIE, 2024a)), exposant le Royaume à la volatilité des prix, aux crises géopolitiques et aux chocs pétroliers, ce qui pèse lourdement sur sa facture énergétique. En 2024, ces importations s'élevaient à 113 827 millions MAD, soit 15 % des importations totales (Office des Changes, 2025a). Entre 2000 et 2023, les importations d'énergie ont augmenté de 87 % (AIE, 2024a).

En raison de sa forte dépendance aux hydrocarbures, le Maroc se situe en 41^{ème} place des pays importateurs dans le classement international de l'AIE et est le **4ème importateur en Afrique**, après l'Afrique du Sud, l'Égypte et le Nigéria.

La production nationale d'énergie repose principalement sur les biocarburants et les déchets (52,3 %), suivie par les **ER (44,8 %)**. La production locale de gaz représente près de 1,6 % de la production nationale d'énergie (AIE, 2024a).

La prédominance des énergies fossiles dans la consommation d'énergie a des conséquences importantes sur les émissions de CO₂ du pays. Selon l'AIE, près de 57 % des émissions de CO₂ en 2023 proviennent du pétrole (37,0 Mt éq. CO₂), 40 % du charbon (26,2 Mt éq. CO₂), et 2,7 % du gaz (1,8 Mt éq. CO₂) (AIE, 2025).

Cependant, le Maroc s'est engagé à accroître son autosuffisance énergétique en augmentant la part des ER dans le mix électrique. Il ambitionne en effet de **tripler sa capacité installée en ER d'ici 2030 pour couvrir 52 % de l'électricité produite, en la portant à plus de 15 GW, et d'atteindre 96 % d'électricité décarbonée en 2050** (MTEDD, 2025b). Selon le dernier rapport de l'Autorité Nationale de Régulation de l'Electricité (ANRE), la capacité totale installée des ER en exploitation était de 5 438 MW à la fin de l'année 2024, représentant près de 45 % de la capacité totale installée du pays, soit une augmentation de 18 % par rapport à 2023 (ANRE, 2025).

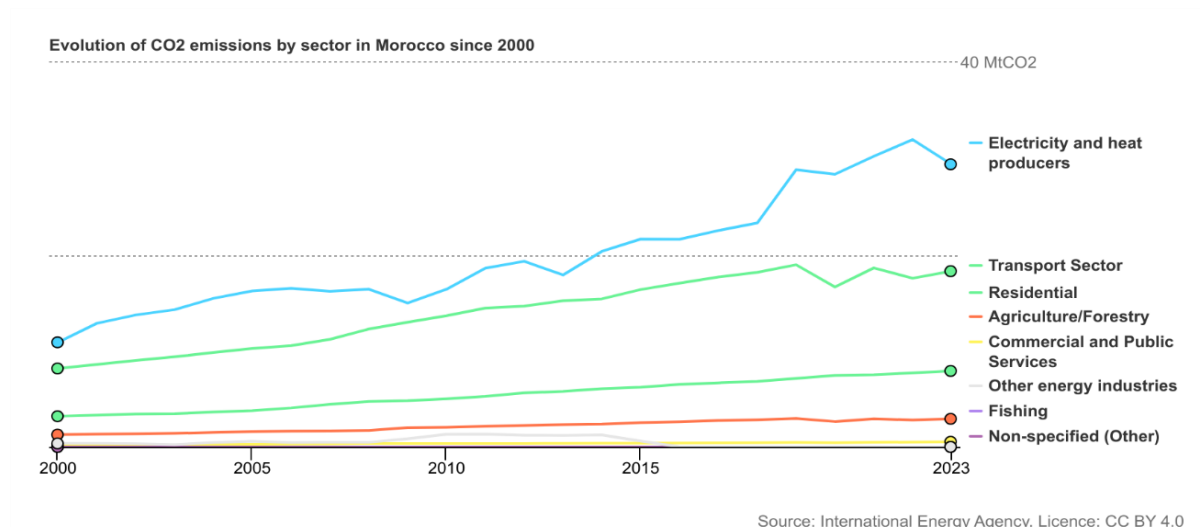
Émissions de GES et consommation énergétique du transport

Selon la CCN-RTB1, les émissions de GES du secteur de l'énergie, qui regroupe principalement l'industrie, le transport, le secteur résidentiel et l'agriculture, ont augmenté de 47,7 Mt éq. CO₂ en 2010 à 68,5 Mt éq. CO₂ en 2022. Cela représente une augmentation de 43,5 % sur l'ensemble de la période, avec un taux de croissance annuel moyen de 3,1 %. Le secteur de l'énergie reste la principale source d'émissions de GES, avec près de 70 %, devant les autres secteurs (MTEDD, 2025a).

Au sein du secteur de l'énergie, le transport est la deuxième source d'émissions de GES après la production d'électricité, en raison de sa dépendance quasiment exclusive aux hydrocarbures (99,5 %) (AIE, 2024b). **De 2010 à 2022, les émissions des transports ont augmenté de 26,2 %**, passant de 14,2 Mt éq. CO₂ à 17,9 Mt éq. CO₂, malgré une légère baisse observée au début de la pandémie de Covid-19 puis à nouveau en 2022. La croissance moyenne annuelle est estimée à 2 % (MTEDD, 2025a).

Selon l'AIE, **les émissions de CO₂ du secteur des transports représentent plus de 28 % des émissions totales du Maroc en 2023** (voir figure 7).

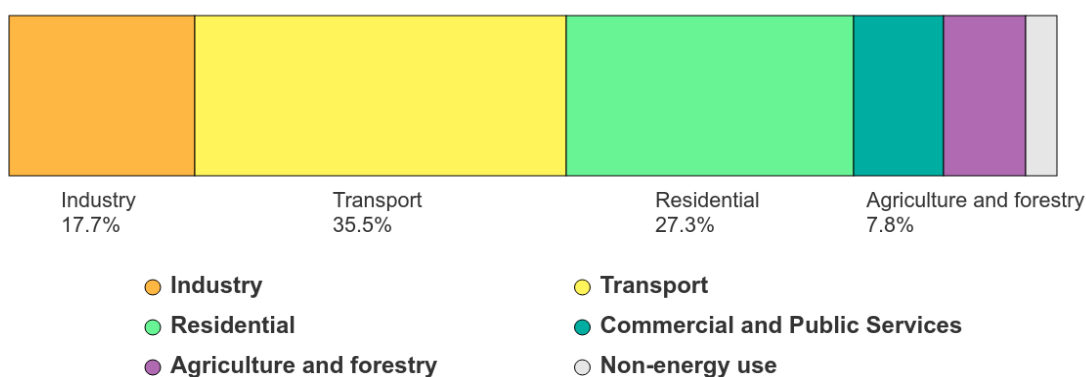
Figure 7: Evolution des émissions de CO₂ par secteur au Maroc entre 2000 et 2023 (AIE, 2026, licence : CC BY 4.0)



Le **secteur des transports est le plus grand consommateur d'énergie finale**, avec une part estimée à **35,5 %** (250 409 TJ) en 2023, dépassant le secteur résidentiel (27,3 %) et l'industrie (17,7 % ; figure 8).

Figure 8: Consommation totale finale au Maroc en 2023 (AIE, 2025, licence : CC BY 4.0)

Total final consumption, Morocco, 2023

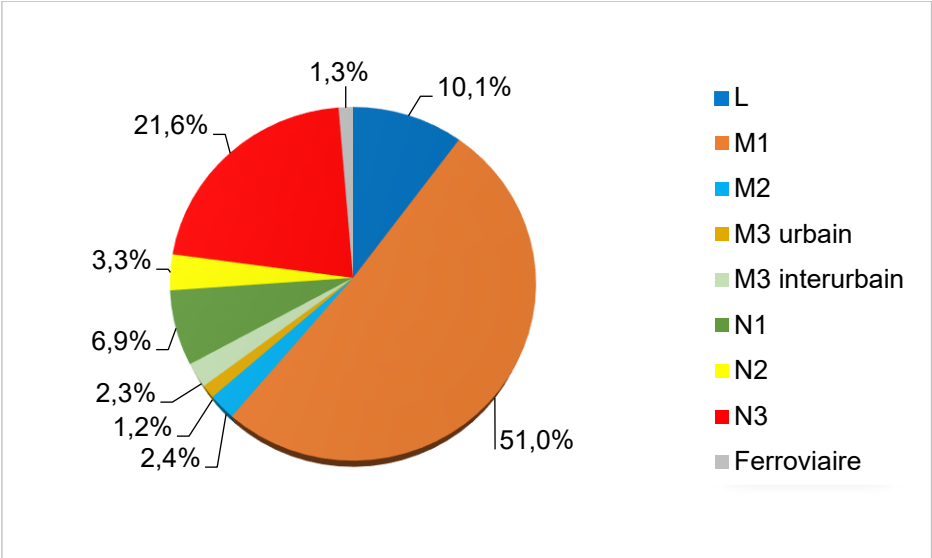


Source: International Energy Agency. Licence: CC BY 4.0

Il convient de relever que le **transport routier est la deuxième source d'émissions de CO₂ après la production d'électricité et de chaleur, représentant 17,4 Mt équ. CO₂, soit 17,5 % en 2022** (MTEDD, 2025a). Selon le Rapport National d'Inventaire du Maroc soumis à la CCNUCC en 2024, le **transport routier représentait 99 % des émissions de CO₂ par rapport aux autres modes de transport en 2022**. Entre 2010 et 2022, les émissions de GES du transport routier ont augmenté de 28 % (MTEDD, 2024).

Selon le rapport interne « *Inventaire des émissions de gaz à effet de serre du transport terrestre marocain et mise en place d'un système MRV* » (Colson et Spathelf, 2023), les émissions de GES en 2022 provenaient principalement des voitures comportant jusqu'à neuf places (51 %), suivies des camions et des bus (31 %), puis des véhicules de la catégorie L, tels que les motos et les véhicules à trois roues (10 %).

Figure 9: Emissions de GES du transport terrestre au 2022 en WTW⁷ (ifeu)



Le Rapport National d’Inventaire confirme par ailleurs que le transport routier est le principal consommateur de combustibles fossiles par rapport aux autres modes de transport. En 2022, le **transport routier avait ainsi consommé près de 98 % du carburant total** (237 302,56 TJ) (MTEDD, 2024).

Enfin, il est intéressant de constater qu’au Maroc, les **véhicules roulent principalement au diesel**. En effet, le MTEDD indiquait dans le bilan énergétique de 2021⁸ (non publié) que la consommation de produits pétroliers du transport routier reposait presque exclusivement sur le gasoil (5 232 ktep) et peu sur l’essence (798 ktep).

Stratégies climatiques

Tableau 3: Synthèse des principales stratégies climatiques mentionnant le secteur du transport (auteurs)

Publication	Objectifs	Mesures pertinentes pour le transport	Entité responsable
	Sécurité d’approvisionnement en énergie.	Réduire la consommation d’énergie dans les bâtiments, industrie et transport de 5 % d’ici 2020 et de 20 % d’ici 2030, soit	MTEDD

⁷ Well-to-wheel : du puits à la roue

⁸ Bilan interne.

Stratégie Nationale de l'Energie (2009, actualisée en 2021)	▪ Accès généralisé à des prix compétitifs. ▪ Maîtrise de la demande. ▪ Préservation de l'environnement.	une économie d'énergie de 24,5 % pour le transport en 2030. ▪ 42 % de la capacité installée à partir des énergies renouvelables en 2020 et augmentation à 52 % d'ici 2030.	
Plan National d'Actions Prioritaires (2009-2013)	▪ Réduction de la consommation énergétique. ▪ Efficacité énergétique dans les secteurs énergivores, y compris les transports.	Programmes d'ER et d'efficacité énergétique.	MTEDD
Stratégie Nationale de Développement de la Compétitivité Logistique (2010)	▪ Réduction de 35 % des émissions de CO₂ du transport routier de marchandises. ▪ Réduction du nombre de T/km de 30 % d'ici 2015.	Optimisation du transport routier pour réduire son impact énergétique.	MTL/SNTL
Loi n° 47-09 sur l'efficacité énergétique (2011)	Définition des bases et principes de promotion de l'efficacité énergétique.	Réglementation et promotion des économies d'énergie dans divers secteurs, dont le transport.	MTEDD
Stratégie Nationale de Développement Durable (2017)	Inclusion du développement durable dans tous les secteurs prioritaires, y compris les transports.	▪ Axe stratégique 5 : Accélérer la mise en œuvre de la transition énergétique ▪ Améliorer l'efficacité énergétique dans les bâtiments, l'industrie et les transports (Objectif 45.1). ▪ Axe stratégique 8 : Promouvoir la mobilité durable. ▪ Améliorer l'efficacité énergétique des transports (Objectif 55) dont : Introduction du mécanisme de bonus-malus progressif pour les véhicules particuliers (Objectif 55.3) et mise en place d'une agence de contrôle des émissions provenant des véhicules (Objectif 55.4).	MTEDD

		Objectifs 56 à 58 : Renouvellement du parc des transports routiers, compétitivité logistique et promotion du transport multimodal.	
Pacte de l'exemplarité de l'Administration (2019)	Promotion des véhicules électriques et hybrides dans le secteur public.	- Remplacement des anciens véhicules par des véhicules propres. - Formation à l'éco-conduite.	MTEDD
Plan Climat National 2030 (PCN 30) (2019)	- Adaptation aux changements climatiques. - Réduction des émissions dans les transports et la logistique.	Renouvellement du parc des transports routiers pour une meilleure efficacité énergétique.	MTEDD
Stratégie Nationale de l'Efficacité Énergétique 2030 (2020)	- Économie d'énergie de 20 % d'ici 2030. - Réduction de 24 % de la consommation énergétique du transport.	16 mesures pour l'efficacité énergétique, dont : - Obligation d'information sur la consommation énergétique des véhicules. - Normes de performance énergétique pour motocycles et triporteurs. - Classification et étiquetage des véhicules selon leur consommation énergétique. - Étiquetage des pneumatiques selon leur performance énergétique. - Renouvellement du parc de véhicules étatiques sur la base de l'efficacité énergétique.	MTEDD
Contribution Déterminée au niveau National (CDN) (2021)	- Réduction des émissions de GES de 45,5 % d'ici 2030. - Objectif inconditionnel de 18,3 %.	7 mesures dont : - Mise en place d'un système bonus-malus pour les véhicules. - Normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules particuliers et utilitaires légers neufs. - Amélioration des normes environnementales des véhicules. - Eco-conduite. - Programme de renouvellement et de casse.	MTEDD

Stratégie Bas Carbone à Long Terme Maroc 2050 (volet qualitatif) (2021)	- Transition vers un modèle économique décarboné. - Développement des infrastructures de transport durable.	- Promotion de l'électrification des transports et évaluation du potentiel de développement de l'hydrogène vert pour décarboner le fret routier. - Investissements dans les infrastructures multimodales et le fret décarboné.	MTEDD
Contribution Déterminée au niveau National (CDN) (2025)	- Réduction des émissions de GES de 53 % d'ici 2035. - Objectif inconditionnel de 21,6 %.	13 mesures dont : - Amélioration des normes d'émissions de véhicules - Eco conduite - Système Bonus-Malus - Application des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules particuliers neufs et pour les véhicules utilitaires légers neufs - Promotion de la mobilité électrique à deux et trois roues - Programme de renouvellement des véhicules à faibles émissions de GES (voitures électriques ou autres alternatives)	MTEDD

Face aux défis climatiques et à l'augmentation de la demande énergétique, le Maroc a lancé en 2009 une **stratégie énergétique nationale** basée sur quatre objectifs : le renforcement de la sécurité d'approvisionnement et la disponibilité de l'énergie ; l'accès généralisé à l'énergie à des prix compétitifs ; la maîtrise de la demande et la préservation de l'environnement. Pour atteindre ces objectifs, le Maroc a axé ses efforts sur la diversification des sources de production en relevant la part des ER à 42 % de la puissance électrique en 2020 et 52 % en 2030 (20 % d'éolien, 20 % de solaire et 12 % d'hydraulique), avec un objectif à long terme de 80 % de mix électrique décarboné d'ici 2050 (MTEDD, 2021b).

Cette stratégie a conduit à la mise en œuvre de programmes d'ER et d'efficacité énergétique dans des secteurs clés à forte consommation d'énergie tels que les transports, l'agriculture, la pêche, la construction, l'industrie et l'éclairage public, dans le cadre du **Plan National d'Actions Prioritaires pour la période 2009-2013**. En outre, la **loi 47-09 relative à l'efficacité énergétique de 2011** a établi les fondements et les principes de base de la promotion de l'efficacité énergétique au niveau national.

Parallèlement à cela, le Maroc a intégré le droit des citoyens au développement durable dans la nouvelle Constitution de 2011 (article 31) et adopté la **Loi-cadre 99-12** portant Charte Nationale de l'Environnement et du Développement Durable (CNEDD) en 2014, qui enjoint le pays de se doter d'une Stratégie nationale de développement durable (article 14) et érige les secteurs de l'énergie, eau, agriculture, pêches maritimes, transports, tourisme, urbanisme, construction et bâtiment, gestion des déchets et industrie en général en secteurs et activités « *disposant d'une haute*

potentialité de durabilité et présentant un caractère prioritaire en termes d'exigence de respect du développement durable » (article 12).

De cette loi-cadre a découlé la **Stratégie Nationale de Développement Durable (SNDD)**⁹, publiée en 2017, qui présente une série d'objectifs et de mesures visant spécifiquement les transports et **mentionne pour la première fois le mécanisme de bonus-malus (objectif 55.3).**

Ainsi, l'élan engagé par le Maroc au cours de la dernière décennie s'est caractérisé par la multiplication des programmes et mesures pour relever les ambitions climatiques et environnementales dans tous les secteurs, y compris celui des transports.

Parmi les stratégies et feuilles de route donnant une orientation plus détaillée sur les mesures d'atténuation pour le secteur du transport, on notera notamment :

- La **Stratégie Nationale de Développement de la Compétitivité Logistique de 2010**, qui a fixé l'objectif de réduction des émissions de CO₂ du transport routier de marchandises de 35 % et de réduction du nombre de T/km de 30 % d'ici 2015 ;
- Le **Pacte de l'Exemplarité de l'Administration** en 2019, qui promeut l'utilisation de véhicules électriques et hybrides par les organismes publics, encourage le remplacement des véhicules anciens par des véhicules propres, et appelle à la formation à l'éco-conduite des agents ;
- Le **Plan Climat National à l'horizon 2030 (PCN 30)** publié en 2019 et décliné au niveau régional sous forme de Plans Climat Territoriaux (PCT), qui pose un diagnostic des vulnérabilités du pays face au changement climatique et souligne la nécessité d'adapter les infrastructures de base, notamment le secteur des transports et de la logistique, aux effets du changement climatique (amélioration de l'efficacité énergétique des transports et renouvellement de la flotte du parc des transports routiers).

Toutefois, la **Stratégie Nationale de l'Efficacité Energétique à l'horizon 2030 (SNEE)**, publiée en 2020, est la plus détaillée en termes d'exigences de réduction des émissions de GES du secteur des transports. En effet, alors que la stratégie définit un objectif global d'économie d'énergie de 20 % d'ici 2030, elle fixe également un objectif de **réduction de la consommation d'énergie dans les transports de 24 % (2,3 Mtep) d'ici 2030**¹⁰. Ce secteur est d'ailleurs un levier majeur de la stratégie puisqu'il représente environ 40% des économies d'énergie totales attendues d'ici à 2030, dont près de 70% sont attribuées au transport routier (poids lourds et voitures particulières).

Pour y parvenir, la stratégie définit 16 mesures réglementaires, financières et normatives pour le secteur des transports qui, si elles sont mises en œuvre, permettraient d'**économiser environ 19,2 Mt de CO₂ d'ici à 2030.**

⁹ Cette stratégie est en cours d'actualisation pour s'aligner sur les recommandations du Nouveau Modèle de Développement de 2021 et l'Agenda 2030 pour le Développement Durable.

¹⁰ 22 % pour l'industrie, 14 % pour les bâtiments et 13 % pour l'agriculture.

Un certain nombre de ces mesures visent à améliorer l'efficacité énergétique des véhicules en mettant l'accent sur les améliorations technologiques grâce à des normes contraignantes et à l'information des consommateurs :

- Mesure 4 sur l'obligation d'information sur la consommation énergétique des véhicules ;
- Mesure 7 sur les normes de performance énergétique pour les motocycles et les triporteurs ;
- Mesure 8 sur la classification et l'étiquetage des véhicules commerciaux en fonction de leur consommation énergétique ;
- Mesure 9 sur la classification et l'étiquetage des pneumatiques en fonction de leur performance énergétique ;
- Mesure 11 sur le renouvellement du parc de véhicules étatiques en fonction du critère d'efficacité énergétique.

L'amélioration de la technologie des véhicules comme vecteur d'efficacité énergétique est présentée comme l'un des sept leviers d'action¹¹ identifiés par le Maroc.

En 2021, le Maroc a publié la **Stratégie Bas Carbone à Long Terme Maroc 2050 (SNBC)** qui préconise la transformation du modèle économique et social marocain vers un modèle de croissance bas carbone qui assurera la compétitivité économique du pays et des retombées sociales positives. Le volet quantitatif, dont les grandes lignes ont été dévoilées en 2023, n'a pas encore été publié.

La SNBC du Maroc s'articule autour de sept orientations stratégiques. Celles-ci comprennent l'extension de l'électrification de l'industrie, de la construction et du transport, tout en évaluant le potentiel de l'hydrogène vert pour décarboniser l'industrie et le fret routier. En outre, la stratégie se concentre sur la mise en œuvre de plans de transport et de logistique qui favorisent la multimodalité et conduisent à des investissements significatifs dans de nouvelles infrastructures de transport.

Plus spécifiquement pour le secteur du transport routier, la stratégie identifie cinq conditions essentielles à remplir pour encourager le comportement des utilisateurs et les investissements, en particulier dans les infrastructures et les technologies, en faveur d'un transport à faible émission de carbone :

1. Le développement d'**infrastructures urbaines** propices à une bonne accessibilité aux services publics et commerciaux ;
2. Des **politiques pour l'amélioration des performances**, l'intensification de l'usage des véhicules (intermodalité, taxis, VTC, covoiturage, autopartage), la diffusion des véhicules zéro émission ;
3. La **construction des capacités industrielles** pour la production des véhicules du futur et de leurs composants ;
4. Des **systèmes d'incitation** combinant **information-sensibilisation et incitations économiques** (politique de prix de l'essence) ;

¹¹ Amélioration de la technologie des véhicules ; promotion des transports collectifs ; promotion de la mobilité propre ; production locale de bio-carburants compétitifs ; éco-conduite ; transport intermodal et multimodal ; transport durable et éco-mobilité.

5. La prise en compte des **contraintes budgétaires des ménages** et la mise en œuvre de dispositifs permettant de **réduire l'effort d'investissement**.

En outre, la stratégie décrit les étapes de la transition du transport routier vers un modèle de transport plus vertueux : A court terme, c'est-à-dire avant 2030, la priorité serait d'introduire de nouvelles normes pour la consommation et les émissions des véhicules mis sur le marché qu'ils soient neufs ou d'occasion mais aussi de faire respecter les réglementations existantes (gestion des pneumatiques, retrait des véhicules anciens...). A moyen terme (2030-2035), l'objectif serait d'investir massivement dans le développement de nouvelles infrastructures. A long terme, le pays se concentrerait sur le déploiement à grande échelle des véhicules zéro émission¹² (d'abord électriques, puis éventuellement hydrogène) tout en renforçant les filières industrielles pour qu'elles puissent répondre aux besoins de la demande intérieure comme aux marchés à l'exportation. La stratégie prévoit une hiérarchisation des priorités dans le temps en remplaçant dans un premier temps les flottes publiques puis les systèmes de transport collectif et enfin les véhicules individuels.

La stratégie reconnaît toutefois le défi que représente la nécessité de trouver « *un équilibre dynamique [...] entre politique de renchérissement des carburants fossiles (e.g. taxation du carbone) et soutien aux investissements dans les nouveaux véhicules (primes à la casse, prime de conversion écologique)* » et soulève des incertitudes liées au déploiement des véhicules zéro émission (développement des solutions techniques, prix des énergies et incitations économiques, aides à la conversion, déploiement des infrastructures et capacités industrielles).

Enfin, dans la dernière CDN soumise à la CCNUCC en septembre 2025, le Maroc rehausse ses ambitions par rapport à la CDN de 2021 en fixant un **objectif de réduction des émissions globales de GES conditionné à l'aide internationale de 53 % d'ici 2035** (88,23 Mt éq. CO₂) par rapport au scénario de référence de 2010 (76,28 Mt éq. CO₂). Le Maroc fixe également un **objectif inconditionnel de 21,6 %** (36,02 Mt éq. CO₂). A titre de comparaison, l'objectif conditionnel de réduction des émissions globales de GES en 2021 était de 45,5 % d'ici 2030 et l'objectif inconditionnel de 18,3 %. **La part du secteur des transports dans l'effort global d'atténuation sera de 9 % en 2035 et de 6 %, de manière cumulée, sur la période 2026-2035.**

Pour atteindre ces objectifs, le Maroc estime les besoins de financements des projets pour le volet atténuation à 60 milliards USD.

En ce qui concerne plus spécifiquement le secteur des transports, la CDN identifie **treize mesures dont six mesures conditionnées à un soutien financier et un accompagnement extérieur. Les besoins sont évalués à 13,9 milliards USD dont 2,7 milliards USD pour les mesures conditionnelles et 11,2 milliards USD pour les mesures inconditionnelles.**

Parmi ces treize actions, certaines contribuent directement ou indirectement à améliorer la consommation énergétique des carburants dans le transport routier et à la transition vers la mobilité électrique :

- Mise en place du **système Bonus-Malus** : cette mesure conditionnelle figurait déjà dans la CDN 2021. Son potentiel d'atténuation est estimé à

¹² Les types de véhicules suivants sont énumérés : scooters, automobiles, véhicules utilitaires légers, bus.

3,29 Mt CO₂ entre 2026 et 2035 contre 1,5 Mt CO₂ entre 2020 et 2030 et à 0,47 Mt CO₂ en 2035.

- Application de **normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules particuliers neufs et les véhicules utilitaires légers neufs** : Mesure conditionnelle déjà inscrite dans la CDN 2021, son potentiel d'atténuation est estimé à 12,5 Mt CO₂ entre 2026 et 2035 contre 11 Mt CO₂ entre 2020 et 2030.
- Amélioration des normes d'émissions de véhicules : Mesure inconditionnelle déjà inscrite dans la CDN 2021 dont le potentiel d'atténuation est évalué à 7 Mt CO₂ sur la période 2026-2035 et à 1,3 Mt CO₂ en 2035.
- Promotion de la mobilité électrique à deux et trois roues : Nouvelle mesure inconditionnelle dont le potentiel d'atténuation est évalué à 0,7 Mt CO₂ sur la période 2026-2035 et à 0,1 Mt CO₂ en 2035.
- Programme de renouvellement des véhicules à faibles émissions de GES (véhicules électriques ou autres alternatives) : Nouvelle mesure inconditionnelle dont le potentiel d'atténuation est évalué à 4,6 Mt CO₂ sur la période 2026-2035 et à 0,8 Mt CO₂ en 2035.

Dans le cadre de ses engagements internationaux, le Maroc a également signé à la COP26, la **Déclaration sur l'accélération de la transition vers les voitures particulières et VUL 100 % zéro émission** (Déclaration sur les Véhicules Zéro Émission ; Déclaration ZEV) portée par la coalition Accelerating to Zero Coalition (A2Z). Par cette déclaration, les pays signataires des marchés émergents et des économies en développement s'engagent à intensifier les travaux pour accélérer la prolifération et l'adoption des véhicules zéro émission.

Enfin, il est à signaler que le Ministère du Transport et de la Logistique travaille actuellement sur l'élaboration d'une **Charte Nationale de la mobilité inclusive et durable au Maroc à l'horizon 2035** qui fixera les principes directeurs, les objectifs mais aussi les différents niveaux de gouvernance qui permettront de consolider la stratégie de mobilité durable du pays dans tous les modes de transport et cela, en cohérence avec les engagements internationaux.

1.3 Aperçu du marché automobile

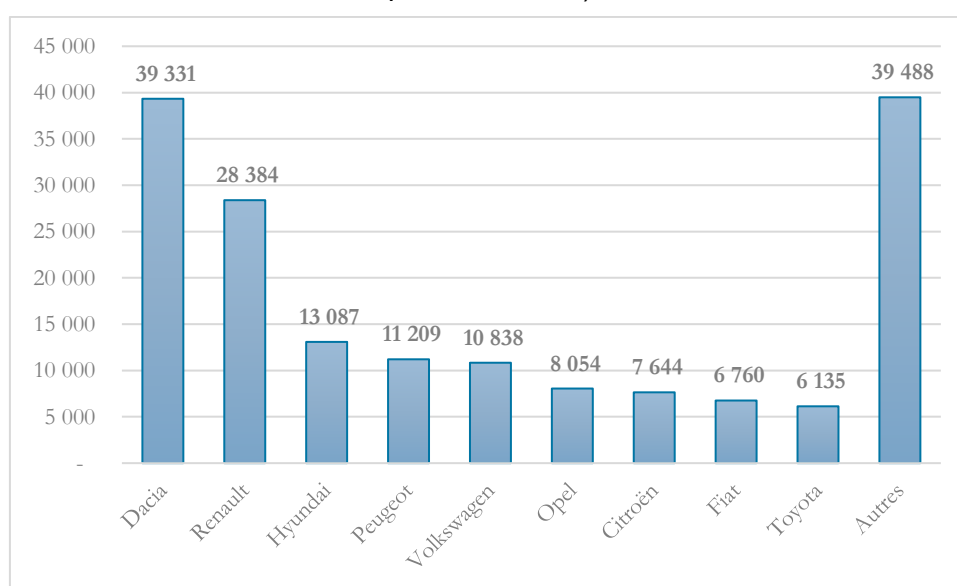
Depuis les années 2000, l'industrie automobile occupe une place stratégique dans la politique industrielle nationale. Selon le ministère de l'Industrie et du Commerce (MCI) en 2024, le secteur a contribué à plus **de 23 % de la valeur ajoutée industrielle et a représenté 23 % de la production nationale**, il se distingue par sa contribution significative à la création d'emplois, affichant une croissance annuelle constante sur ce plan. En effet, entre 2014 et 2019, l'industrie automobile a contribué à créer plus de 147 000 postes, renforçant ainsi son impact positif sur le marché de l'emploi, et emploie aujourd'hui, selon le MCI, plus de **280 000 personnes**.

Au-delà de sa contribution essentielle à la croissance économique du pays, le secteur automobile est un levier stratégique de la compétitivité marocaine à l'échelle internationale : il est en effet le **principal secteur exportateur du pays, le plus grand**

producteur automobile de VP en Afrique depuis 2024 et, selon l'Association des Constructeurs européens d'automobiles (ACEA), le **quatrième exportateur en volume de véhicules vers l'UE en 2024**, la part de ses exportations vers l'Europe ayant augmenté de 9,1 % entre 2023 et 2024 (ACEA, 2026).

En revanche, selon l'Association des Importateurs de véhicules au Maroc (AIVAM) le marché marocain dépend largement des importations. Les ventes de VP, qu'ils soient produits localement ou importés, sont dominées par la marque Dacia du groupe Renault (22,3 % des ventes totales en 2024), suivie de la marque Renault (environ 16,1 % de part de marché) et de la marque sud-coréenne Hyundai (7,4 %) (figure 10) (AIVAM, 2025).

Figure 10: Classement des 10 premières marques sur le marché en 2024 (AIVAM, compilé par les auteurs)



1.3.1 Importation des véhicules

Selon l'AIVAM, qui regroupe quasiment tous les distributeurs officiels de marques au Maroc, le marché automobile marocain a enregistré en **2024** la vente de **176 401** véhicules neufs, comprenant les VP et les VUL, soit une progression de 9,2 % par rapport à l'année 2023 (figure 11), (AIVAM, 2025).

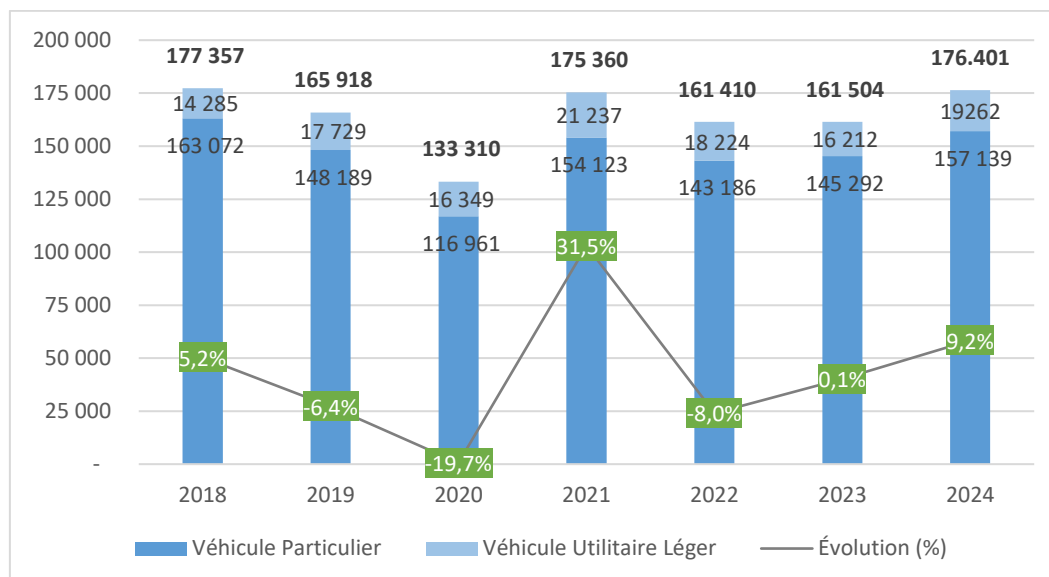
Pour les ventes de l'année 2023, selon l'AIVAM, **138 207** véhicules ont été importés, soit près de **85,6 % des ventes**. Cette différence illustre une forte dépendance à l'importation pour répondre à la demande nationale.

Selon l'Office des Changes du Maroc, les importations de **voitures utilitaires** ont atteint **10,82 milliards de MAD en 2025**, enregistrant une hausse de **4,32 milliards de MAD** par rapport à 2024. Parallèlement, les importations de **voitures de tourisme** se sont élevées à **39,44 milliards de MAD**, en progression de **37,7 %**, soit une augmentation de **10,81 milliards de MAD** par rapport à l'année précédente (Office des Changes, 2026).

L'importation des véhicules au Maroc s'effectue principalement en **CBU** (Completely Built-Up), ce qui signifie que les voitures sont importées entièrement assemblées,

prêtes à être mises sur le marché. Quel que soit le pays d'origine des véhicules, tous les modèles importés doivent répondre à la réglementation marocaine relative à l'homologation. Le Maroc reconnaît les référentiels d'homologation européen, onusien, américain, canadien et celui des pays du golfe.

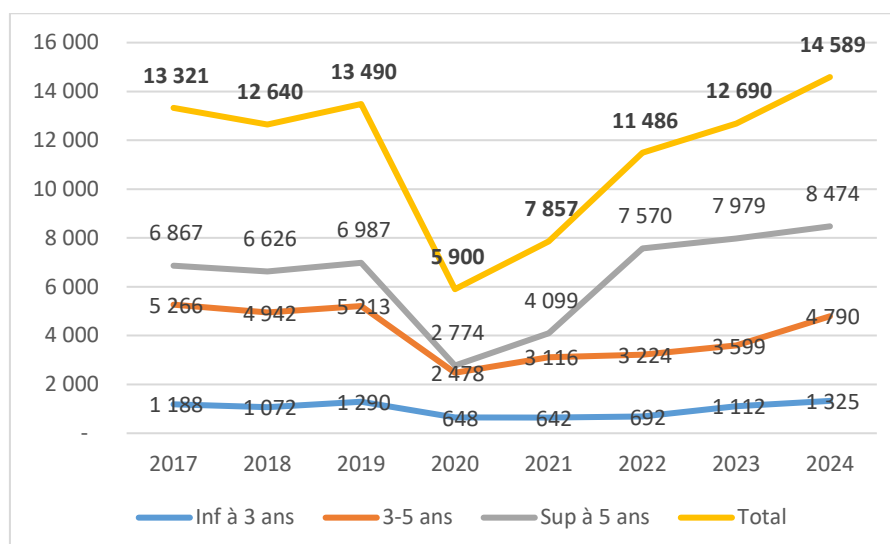
Figure 11: Évolution du marché des ventes des véhicules neufs au Maroc en 2024 (AIVAM, compilé par les auteurs)



En 2024, le nombre de **véhicules d'occasion** importés a atteint 14 589, contre 12 690 en 2023, enregistrant une augmentation d'environ **15 %** (figure 12). La part des véhicules d'occasion importés ne représentait que **8,27 %** des ventes totales de véhicules en 2024. La faible part des véhicules d'occasion dans les ventes peut s'expliquer par le fait que l'âge maximum pour l'importation de véhicules d'occasion au Maroc est de cinq ans, et qu'ils sont soumis à des **droits de douane**.

Toutefois, bien que **l'importation de véhicules de plus de cinq ans** soit généralement restreinte et soumise à des conditions strictes, la figure 12 met en évidence une tendance notable à l'importation. Cela peut s'expliquer par les exemptions appliquées à certaines catégories de personnes, les Marocains résidant à l'étranger, qui sont autorisés à importer ces véhicules sous certaines conditions pour un usage personnel (et non à des fins de revente), mais aussi à des types spécifiques de véhicules, comme les véhicules spéciaux et véhicules reçus à titre de don qui sont détaillés dans la Section 2.2 sur la réglementation des importations de ce rapport.

Figure 12: Véhicules d'occasion importés au Maroc en 2024 (AIVAM, compilé par les auteurs)



1.3.2 Production locale et exportation de véhicules

Capacités et production

L'industrie automobile marocaine a connu une transformation profonde au cours de la dernière décennie. Porté par le Plan d'Accélération Industrielle 2014-2020¹³, le Maroc a réussi à bâtir un écosystème structuré autour de trois pôles majeurs : Casablanca, Kenitra et Tanger. Ce réseau regroupe aujourd'hui deux constructeurs mondiaux, les groupes Renault et Stellantis, ainsi qu'un tissu industriel de plus de 260 équipementiers et emplois, selon le MCI, près de 280 000 personnes.

La **capacité de production annuelle**, qui stagnait à moins de 60 000 unités en 2010, a franchi le cap symbolique du **million de véhicules en 2025**. Les projections à l'horizon 2030 anticipent un doublement de cette capacité pour atteindre deux millions d'unités, soutenu par une hausse continue du **taux d'intégration locale**, lequel devrait passer de **69 % en 2025 à 80 % en 2030** (Royaume du Maroc, 2025a).

Selon le MIC, la production automobile a atteint **500 000 véhicules en 2025** portée par les groupes Renault, Stellantis mais aussi par Neo Motors, constructeur au capital entièrement marocain. Les modèles produits par Renault incluent la Dacia Lodgy, la Dacia Sandero 3 et la Renault Express à l'usine de Tanger, ainsi que la Logan 3, la Dacia Sandero 3, la Sandero 2 et Renault Kardian à l'usine de Casablanca. De son côté, Stellantis propose des modèles tels que la Peugeot 208, la Citroën Ami, l'Opel Rocks-e et la Fiat Topolino, et la lancée en février 2026, les nouveaux véhicules de la plateforme 'Smart car' qui permettra de doubler la capacité de production initiale de 200 000 à 400 000 véhicules par an¹⁴ (Stellantis, 2025a).

Porté par la vision « Made in Morocco », Neo Motors a gagné en visibilité grâce à son véhicule phare, la NEO, fabriqué près de Rabat. Malgré une capacité de production

¹³ La nouvelle Stratégie Industrielle Nationale 2030 est en cours d'élaboration.

encore modeste de 5 000 unités, le constructeur incarne le savoir-faire local avec plus de 65 % de composants produits dans le Royaume (Neo Motors, 2024).

Dynamique des exportations

Le secteur automobile constitue le premier poste d'exportation du pays, devant le secteur minier. Selon l'Office des Changes, les **exportations ont atteint 154,49 milliards de MAD** en 2025, en léger recul par rapport à l'exercice précédent (157,59 milliards de MAD en 2024) mais en progression par rapport à 2023 (148,20 milliards de MAD). Cette contraction résulte principalement du recul du segment de la construction automobile, dont les exportations ont diminué de 9,66 milliards de MAD par rapport à 2024, pour atteindre 61,30 milliards en 2025. À l'inverse, le segment du câblage automobile a enregistré une progression de 4,13 milliards de MAD, tandis que les exportations de véhicules et de sièges pour l'intérieur ont augmenté de 609 millions de MAD par rapport à 2024 (Office des Changes 2025b, 2026).

Le Maroc capitalise sur une position géostratégique unique, consolidée par de nombreux accords de libre-échange (UE, Royaume-Uni, USA, Turquie, GAFTA) et son adhésion à la ZLECAf (AMDIE, 2026). Ces accords lui offrent un accès privilégié à un marché de 2,5 milliards de consommateurs répartis dans 55 pays.

Dans ce contexte, le Maroc est devenu en 2024 le premier producteur de véhicules particuliers en Afrique, devant l'Afrique du Sud, et le quatrième exportateur en volume de véhicules vers l'Union européenne. Ses exportations vers l'UE ont d'ailleurs progressé de 9,1 % entre 2023 et 2024 (ACEA, 2026), le Royaume ayant su s'adapter à l'évolution du cadre réglementaire européen, notamment la transition progressive vers le « zéro émission » à l'horizon 2035.

Nouveau hub de la mobilité électrique

Bien que dictée au départ par les contraintes du marché européen, la transition vers la mobilité électrique constitue aujourd'hui un axe majeur de la diversification industrielle du pays et un atout stratégique pour renforcer son positionnement face à la concurrence mondiale.

Le Maroc fait en effet partie des rares pays capables de produire tous les composants essentiels à la fabrication de VE (L'Economiste, 2025) et assume l'ambition de devenir leader de cette révolution à l'échelle continentale comme mondiale. De l'extraction des minéraux critiques – le Maroc détient les premières réserves mondiales de phosphate – à la conception et la production de batteries pour VE, en passant par leurs composants et les véhicules eux-mêmes, le Maroc, selon les mots du ministre de l'Industrie et du Commerce, M. Ryad Mezzour, sera « *le seul pays de la région euro-africaine capable de produire un véhicule électrique, de la mine à la voiture* », ce qui permettrait au pays de « *tripler [ses] exportations d'ici 2030-2032* » (Désy, 2025).

Ce virage vers la mobilité électrique s'appuie en effet sur une stratégie d'intégration des chaînes de valeur qui vise à être largement décarbonée grâce à la part croissante des énergies renouvelables dans le mix électrique national. Cette ambition se traduit par des investissements massifs, notamment d'entreprises asiatiques, dans les composants chimiques et l'assemblage :

- Inauguration en 2025 du site de production de batteries électriques de plus de 200 hectares à Jorf Lasfar financé par le fonds d'investissement marocain AI

Mada et l'entreprise chinoise spécialisée dans la production de matériaux pour les batteries électriques, CNGR Advanced Material Co., Ltd., qui a nécessité un investissement de 20 milliards de MAD (COBCO, 2025).

- Construction à partir de 2024 de la première gigafactory de batteries pour VE au Maroc avec une capacité initiale de 20 GW, financée par le fabricant chinois de batteries pour VE et partenaire technologique du groupe Volkswagen, Gotion High-Tech Co., Ltd., pour un montant estimé à 12,8 milliards de MAD. L'ambition est de porter la capacité totale à 100 GWh pour un investissement total de 65 milliards de MAD. (MICEPP, 2024).
- Mise en chantier, à partir de 2024, d'une unité de production de cathodes à Tanger Tech par le leader mondial chinois BTR New Material Group Co., Ltd., pour un montant de 370 millions d'euros et planification d'un projet d'usine d'anodes (BTR, 2024).

Selon le MCI, la **production locale de véhicules électriques (VE)** qui est principalement destinée à l'exportation, a atteint **une capacité de 100 000 unités en 2025**, leur part dans les exportations totales se situant **entre 4 % et 5 %**. Avec cette stratégie, le Maroc pourrait fournir entre « *400 000 et 500 000 véhicules par an d'ici le troisième ou quatrième trimestre 2026* » (Sadden, 2025).

Cette dynamique est largement portée par le constructeur Stellantis, dont les modèles entièrement électriques - Citroën Ami, l'Opel Rocks-e et la Fiat Topolino - s'inscrivent pleinement dans les objectifs du plan stratégique 2030 du Groupe. Depuis janvier 2025, la capacité de production de ces véhicules est ainsi passée de 20 000 à 70 000 unités par an (Stellantis, 2025a) et le groupe multiplie les initiatives pour inciter les consommateurs à acheter des véhicules électriques et hybrides (Eco Bonus pour la mise au rebut d'un véhicule de plus de 15 ans) (Stellantis 2026a). Dans son plan de développement pour la période 2025-2030, le groupe Renault s'est aussi engagé à lancer, dans les prochaines années, une nouvelle série de véhicules électriques fabriqués au Maroc (Royaume du Maroc, 2025b).

La production des deux-trois roues suit le même mouvement. En 2025, Stellantis a lancé la production de la FIAT TRIS, un triporteur électrique fabriqué au Maroc et conçu pour la logistique urbaine et les métiers de proximité (Stellantis, 2025b) que le groupe promeut grâce à des initiatives complémentaires (micro-crédit, couverture d'assurance) (Stellantis 2026b, 2026c). Des entreprises marocaines, telles que eMove Vehicules Company et Voltamotors, se positionnent également sur ce segment.

Enfin, le Maroc ne se tourne pas uniquement vers le marché européen mais renforce aussi sa présence sur le continent africain. Le Royaume pourrait ainsi proposer à ses partenaires régionaux des solutions alternatives à l'offre asiatique en cas de surcapacité de production de batteries (Sadden, 2025). Il s'affirme par ailleurs comme un acteur de premier plan de la transition en s'associant à la République démocratique du Congo (RDC) et à la Zambie dans le cadre d'un projet de développement des chaînes de valeurs régionales (CEA, 2024) dans les secteurs de l'automobile et de la mobilité électrique couplant les ressources minières stratégiques de l'Afrique centrale (cobalt, cuivre, lithium) avec l'expertise industrielle et technologique marocaine.

Infrastructure logistique

Le Maroc a fortement investi dans le développement de ses infrastructures logistiques pour soutenir son ambition de devenir un hub industriel et exportateur régional, notamment dans le secteur automobile, et assumer sa souveraineté logistique.

Le **complexe multimodal Tanger Med** constitue le pilier de cette stratégie : premier port à conteneurs de Méditerranée et d'Afrique, il est **relié à plus de 180 ports internationaux dans 70 pays dans le monde**. Grâce à sa position géographique stratégique, Tanger Med permet de rejoindre le sud de **l'Europe en 24 heures et l'Allemagne en 72 heures**, facilitant ainsi l'accès rapide aux marchés européens. De plus, sa proximité avec le continent africain ouvre des perspectives importantes vers un marché en forte croissance démographique, dont la demande automobile est appelée à croître significativement.

Le port de Tanger Med dispose d'un terminal de véhicules neufs – car carrier - d'une capacité d'environ 1 million d'unités par an, subdivisé en deux terminaux : le terminal à Véhicule Renault (TVR) et le terminal Véhicule Multi-utilisateurs (TVMU). Selon Tanger Med Port Authority, 600 872 véhicules ont transité sur ces terminaux en 2024, soit une augmentation de 4 % par rapport à 2023 (Tanger Med Port Authority, 2025).

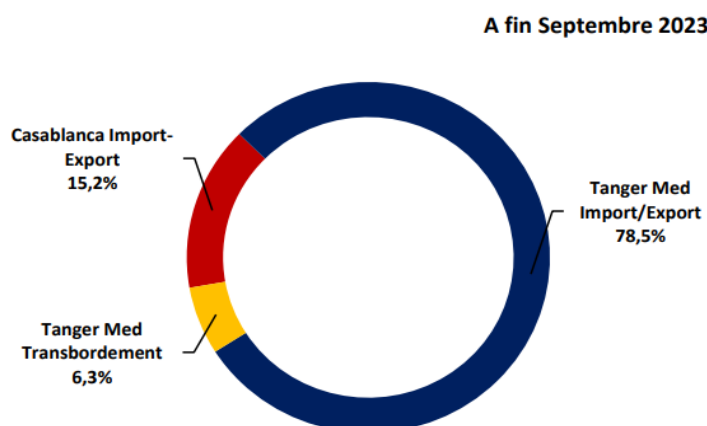
Les deux terminaux offrent des capacités de stockage importantes, jusqu'à 6 000 véhicules pour le TVR et 3 000 pour le TVMU, des quais adaptés aux navires rouliers de dernière génération, et un accès au terminal ferroviaire qui accélère l'acheminement des véhicules destinés à l'export en provenance des usines de Renault et Stellantis. Chaque train de véhicules peut en effet transporter jusqu'à 280 véhicules.

Le terminal car carrier est connecté à 35 ports dont les ports du Havre, Anvers, Valence, Southampton, Abu Dhabi, la Goulette, Alexandrie, Durban, et assure une douzaine de liaisons régulières hebdomadaires. Un projet de parking à étages de 2 400 places supplémentaires doit encore augmenter la capacité de stockage et accompagner ainsi, la croissance des exportations marocaines de véhicules.

La logistique est renforcée par la connexion ferroviaire moderne développée par l'Office National des Chemins de Fer (ONCF) reliant les principaux centres industriels de l'axe Tanger–Kénitra–Casablanca, complétée par des ports secs, ainsi que par la Zone Franche de Kénitra (Atlantic Free Zone), qui bénéficie d'un accès logistique optimisé vers Tanger Med, et consolide l'intégration des chaînes de valeur automobiles.

Ce réseau portuaire compte également les ports de Nador West Med, implanté sur 280 ha et conçu comme un hub énergétique et industriel stratégique, et de Dakhla Atlantique, port en eaux profondes doté d'une zone industrialo-logistique de 1 650 hectares, qui doit contribuer au développement économique des provinces du Sud et servir de passerelle logistique vers l'Afrique et les Amériques dans le cadre de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf). Ces deux ports sont administrés par l'Agence Nationale des Ports (ANP) dont le rôle est d'encadrer et superviser la gestion et le développement de 35 ports, à l'exception de Tanger Med, en assurant leur spécialisation selon les flux traités (conteneurs, vrac, automobile...). Chaque port est ainsi doté de capacités d'export spécifiques, répondant aux besoins des différents secteurs industriels, notamment l'automobile.

Figure 13: Répartition du trafic des véhicules neufs par port et nature de flux (ANP, 2023)



Données sur la flotte et les GES

L'Agence Nationale de la Sécurité routière (NARSA) est l'organisme principal responsable de la gestion des données concernant le parc automobile. La NARSA est un établissement public marocain dédié à la sécurité routière et est responsable administrativement de la gestion des données sur le parc automobile, y compris celles relatives à l'homologation et à l'immatriculation des véhicules. L'agence collecte, analyse et diffuse ces informations pour éclairer les politiques publiques en matière de sécurité routière et de régulation du transport en général.

Les données sont collectées plus spécifiquement par le Centre National d'Essais et d'Homologation (CNEH) ou par les centres provinciaux ou préfectoraux qui dépendent de la NARSA.

La collecte des données s'effectue lors des différentes étapes clés du cycle de vie du véhicule :

- Dédouanement (si le véhicule est importé) ;
- Homologation (que ce soit avant la mise en circulation du véhicule ou après une modification notable dans ses caractéristiques techniques) ;
- Immatriculation ;
- Contrôle technique.

Ces données sont stockées dans cinq bases de données séparées (tableau 4) :

- L'homologation des véhicules ;
- L'immatriculation des véhicules (y compris les véhicules de 2/3 roues d'une cylindrée supérieure ou égale à 50 cm³) ;
- L'immatriculation des cyclomoteurs (les véhicules à 2/3 roues ayant une cylindrée de moins de 50 cm³) ;
- La base de données des contrôles techniques ;
- La base de données des dédouanements.

Tableau 4: Liste des bases de données sur les véhicules et entités responsables

Base de données	Entité gestionnaire
Homologation des véhicules	NARSA
Immatriculation des véhicules (y compris les véhicules de 2/3 roues d'une cylindrée supérieure ou égale à 50 cm ³)	NARSA
Immatriculation des véhicules étatiques	Société Nationale du Transport et de la Logistique (SNTL)
Immatriculation des cyclomoteurs (2/3 roues ayant une cylindrée de moins de 50 cm ³)	NARSA (à travers un prestataire externe)
Contrôles techniques	NARSA
Dédouanement	Administration des Douanes et des Impôts Indirects (ADII) relevant du Ministère de l'Economie et des Finances

Les bases de données gérées par la NARSA permettent d'avoir les données techniques des véhicules immatriculés au Maroc, y compris des informations relatives aux polluants et aux émissions : la norme environnementale (EURO) et les émissions de CO₂ (à l'état neuf). On peut néanmoins noter que ces données ne sont pas disponibles pour l'ensemble des véhicules en circulation et ceci est dû à des contraintes techniques. En effet, ces données ne sont disponibles à travers les concessionnaires que pour les véhicules neufs immatriculés depuis 2020.

Il convient également de signaler que les données sur la consommation du carburant du véhicule ne sont pas disponibles au niveau des bases de données précitées mais peuvent être déduites à partir des valeurs d'émissions.

Comparé à d'autres économies similaires, le Maroc dispose d'une solide expérience en matière de collecte et d'analyse de données. En effet, dans le cadre du projet TraCS, un groupe de travail composé de membres de MTL et de la NARSA a réussi à collecter, consolider et analyser des millions de lignes de données afin de déterminer le parc automobile actif en 2022. Malgré le défi que représentait la dispersion des données disponibles entre différentes entités (NARSA, SNTL) et leur incomplétude (absence de données sur la consommation moyenne de carburant du transport routier), le groupe de travail est parvenu à estimer la part des véhicules par catégorie, la distance annuelle moyenne parcourue, l'âge moyen annuel des véhicules, et, au final, les émissions de GES du transport terrestre. Ce travail a ensuite été institutionnalisé par la signature de conventions avec les partenaires de MTL afin de faciliter la reproduction de l'exercice pour les années suivantes.

Toutefois, bien que le Maroc dispose de bases de données relativement complètes, des difficultés techniques subsistent et ralentissent les travaux d'analyse du parc automobile et la détermination de la moyenne annuelle des émissions de CO₂. Par exemple, si la base de données fournie par la NARSA mentionne bien trois valeurs d'émissions de CO₂ (cycle urbain, cycle extra-urbain et cycle mixte) se référant au Nouveau Cycle de Conduite Européen (NEDC), des analyses poussées ont révélé

qu'en réalité, les valeurs d'émissions correspondaient soit à celles réalisées selon le cycle NEDC, soit selon le cycle WLTP (Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les véhicules légers) qui mesure plus précisément les émissions de CO₂.

En outre, le Maroc applique la norme EURO 6b aux véhicules légers neufs (M1) depuis le 1^{er} janvier 2023, au moment de leur homologation. Pour les nouvelles immatriculations, cette obligation s'applique depuis janvier 2024. En ce qui concerne les autres catégories de véhicules (M2, M3, N1, N2, N3), l'application de la norme aux nouvelles homologations sera obligatoire à partir de janvier 2027 et, pour les nouvelles immatriculations, à partir de janvier 2028. Or, du fait de sa mise en place récente, on peut observer des erreurs ou imprécisions lorsqu'il s'agit de renseigner la phase de la norme EURO 6 (b, c ou d) dans la base de données de la NARSA alors que cette information pourrait aider à déterminer le cycle de conduite. La NARSA s'emploie déjà à corriger ce problème mais une sensibilisation des agents chargés de la saisie des données pourrait aussi contribuer à réduire les erreurs repérées dans les bases de données.

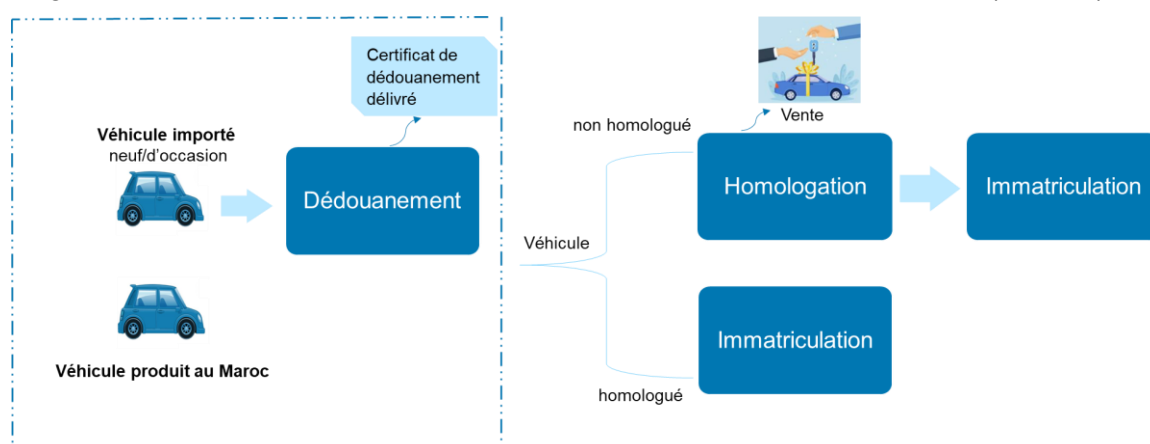
Le représentant des importateurs de véhicules au Maroc, l'AIVAM, produit aussi des données sur le marché automobile, notamment les statistiques de ventes de véhicules. Ces données sont accessibles au public via leur site web, où plusieurs rapports et études sont publiés régulièrement (bilans de marché et des performances de ventes offrant un aperçu des tendances du secteur automobile au Maroc). L'AIVAM compile également, dans une base de données interne, les caractéristiques détaillées des véhicules vendus chaque année, incluant le poids, la consommation de carburant et la valeur de CO₂ de chaque véhicule.

2. Statu quo réglementaire au Maroc

Un véhicule neuf ou importé d'occasion passe par plusieurs étapes avant d'être autorisé à circuler sur les routes du pays (figure 14). Il commence par le dédouanement s'il est importé, puis il est soumis à l'opération de l'homologation pour s'assurer de sa conformité aux exigences réglementaires locales en matière de sécurité et du respect de l'environnement. Enfin, il est immatriculé sous un numéro d'immatriculation unique et qui sera lié au véhicule tout au long de son cycle de vie sauf s'il y a un changement dans la série d'immatriculation à laquelle il appartient (série normale, série diplomatique...)

Dans le cas où le véhicule a subi des modifications notables, il doit être soumis à une nouvelle homologation (à titre isolé).

Figure 14: Processus d'autorisation de circulation des véhicules au Maroc (auteurs)



2.1 Homologation des véhicules

2.1.1 Cadre réglementaire

Dans un objectif d'harmonisation avec la réglementation internationale, le Maroc a adopté, en 2010, à travers le code de la route et ses textes d'application, un cadre réglementaire relatif à l'homologation des véhicules. Ce cadre s'aligne sur les règles internationales des Nations Unies et de l'Union européenne.

Ainsi, il a adopté 102 arrêtés techniques qui correspondent à une version précise des règlements techniques annexés à l'Accord de l'ONU de 1958 relatif à l'homologation des véhicules ou aux directives et règlements du référentiel technique de la communauté européenne. La liste de ces 102 arrêtés figure à l'annexe 2 de l'arrêté n° 2730-10 du 25 décembre 2010 (voir Annexe 2).

Il a aussi reconnu en 2013, à travers l'arrêté n°711-13 modifiant et complétant l'arrêté n°2730-10 relatif à l'homologation des véhicules, plusieurs normes et référentiels régionaux et internationaux :

- Référentiel technique de la Commission économique des Nations Unies (CEE-ONU)
- Référentiel technique de l'Union européenne (règlements EC et directives)

- Normes fédérales de sécurité des véhicules des Etats-Unis d'Amérique (FMVSS)
- Normes de sécurité des véhicules du Canada (NSVAC)
- Normes de l'instance de la normalisation du « Conseil de coopération des Etats arabes du Golf (GSO) »

Le référentiel d'homologation précité qui est basé sur 102 arrêtés techniques, se compose de :

- 84 arrêtés qui concernent l'aspect de la sécurité des véhicules,
- 11 arrêtés concernant l'aspect environnemental,
- 7 arrêtés applicables aux accessoires.

Chaque catégorie de véhicules doit respecter un ensemble de règles lors du processus d'homologation qui sont vérifiées au moment des tests réalisés dans des laboratoires d'essais reconnus par le Maroc.

Tableau 5: Récapitulatif des arrêtés techniques et des référentiels onusiens relatifs aux émissions et à la consommation énergétique

Réglementation nationale applicable	Référentiel onusien
Arrêté n° 3280.10 relatif à l'homologation des véhicules de catégories L1 et L2 équipés d'un moteur à allumage commandé en ce qui concerne les émissions de gaz polluants du moteur	Règlement ONU n° 47
Arrêté n° 2835 relatif à l'homologation des véhicules en ce qui concerne l'émission de polluants selon les exigences du moteur en matière de carburant	Règlement ONU n° 83
Arrêté n°2838 relatif à l'homologation des véhicules de catégories M1 et N1 mus uniquement par un moteur à combustion interne ou mus par une chaîne de traction électrique hybride en ce qui concerne la mesure des émissions de dioxyde de carbone et de la consommation de carburant et/ou la mesure de la consommation d'énergie électrique et de l'autonomie en mode électrique, et des véhicules mus uniquement par une chaîne de traction électrique en ce qui concerne la mesure de la consommation d'énergie électrique et de l'autonomie	Règlement ONU n° 101
Arrêté n° 2916.10 relatif à l'homologation des moteurs à combustion interne destinés aux tracteurs agricoles et forestiers ainsi qu'aux engins mobiles non routiers en ce qui concerne la puissance nette, le couple net et la consommation spécifique	Règlement ONU n° 120

Arrêté n°2836 relatif à l'homologation des moteurs à allumage par compression destinés aux tracteurs agricoles et forestiers ainsi qu'aux engins mobiles non routiers en ce qui concerne les émissions de polluants provenant du moteur

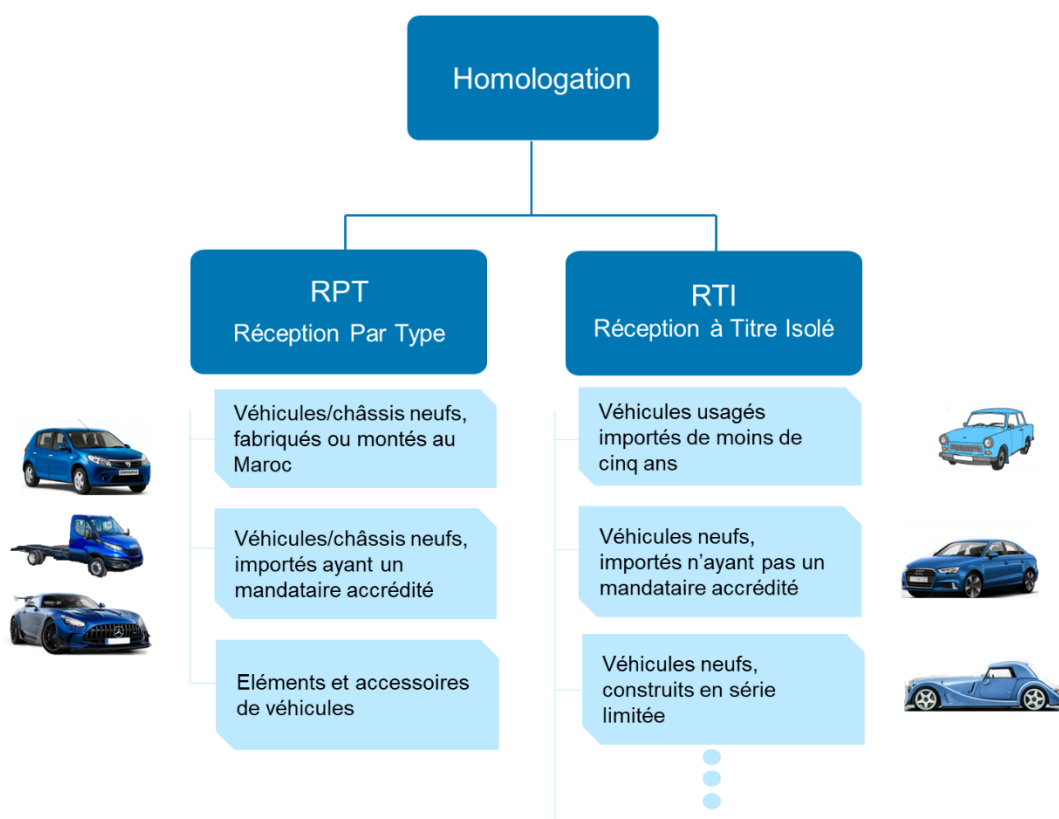
Règlement ONU n° 96

2.1.2 Processus d'homologation des véhicules

Tout véhicule destiné à emprunter la voie publique doit être homologué par les services d'homologation relevant de la NARSA, et ce, afin de s'assurer de sa conformité par rapport à la réglementation en vigueur concernant la sécurité et le respect de l'environnement. Tel que défini à l'article 89 du décret n° 2-10-421, il existe deux types d'homologation de véhicules (figure 15) :

- **Homologation ou Réception par type (RPT)** : concerne un type de véhicule ou d'organe fabriqué à l'identique et en série. La demande d'homologation par type est effectuée à la demande du constructeur ou de son mandataire accrédité par la NARSA (CNEH).
- **Homologation ou Réception à titre isolé (RTI)** : concerne tout véhicule neuf ou usagé s'il a été importé ou a subi des modifications notables (genre, nombre de places, poids...). La demande peut être effectuée par le propriétaire du véhicule ou son représentant.

Figure 15: Types d'homologation au Maroc (Auteurs)



Homologation par type (RPT)

Sont soumis à l'homologation par type :

- Les véhicules ou les châssis neufs fabriqués ou montés au Maroc ;
- Les véhicules ou les châssis neufs importés et dont le constructeur a un mandataire accrédité au Maroc ;
- Les éléments et accessoires des véhicules.

Démarche :

1. Soumettre une demande d'accréditation par marque et par catégorie du véhicule au CNEH, comprenant un document prouvant que le constructeur a mandaté son représentant au Maroc.
2. Une fois l'accréditation obtenue, le constructeur ou son mandataire accrédité peut soumettre une demande d'homologation par type auprès du CNEH et fournir les documents nécessaires :
 - Trois exemplaires de la notice descriptive du véhicule - contenant toutes les caractéristiques techniques du véhicule (motorisation, carrosseries, niveau de dépollution, pneumatique, poids et dimensions...) -, établie selon le modèle fixé à l'annexe III de l'arrêté 2730-10 (voir Annexe 2) ;
 - Tous les documents et les rapports d'essais justifiant la conformité des caractéristiques techniques du type du véhicule, des éléments et des accessoires aux règles techniques en vigueur.
3. Présenter le prototype du véhicule pour identification et contrôle au CNEH.
4. Lorsque les documents fournis sont examinés et que le véhicule est identifié et contrôlé, et qu'il est conforme aux normes techniques en vigueur, le CNEH établit un procès-verbal d'homologation par type portant le titre d'homologation.

A la suite de l'homologation par type d'un véhicule, tout véhicule conforme au procès-verbal d'homologation par type établi peut être vendu et immatriculé directement, tant que la réglementation n'a pas changé.

Homologation à titre isolé (RTI)

L'homologation à titre isolé s'applique aussi bien aux véhicules neufs qu'aux véhicules d'occasion (soit importés ou ayant subi des modifications notables) et est effectuée à la demande du propriétaire du véhicule ou son représentant. Les véhicules soumis à l'homologation à titre isolé sont définis dans l'article 96 du Décret n° 2-10-421 relatif aux véhicules, tel qu'il a été modifié et complété (voir Annexe 1).

Démarche :

Soumettre une demande d'homologation au CNEH ou aux centres provinciaux ou préfectoraux de la NARSA, selon le cas concerné, et présenter les documents nécessaires selon la réglementation en vigueur (voir Annexe 2).

Le véhicule doit ensuite être présenté pour identification et contrôle. Si l'examen des documents fournis et le contrôle du véhicule sont favorables, le CNEH ou les centres provinciaux ou préfectoraux de la NARSA établissent un procès-verbal accordant le titre d'homologation.

2.2 Réglementation d'importation

Pour procéder au dédouanement d'un véhicule au Maroc, le déposant doit tout d'abord soumettre l'ensemble des pièces requises auprès du bureau de dédouanement.

Le bureau de dédouanement fait partie de l'Administration des Douanes et Impôts Indirects (ADII) qui dépend du Ministère de l'Economie et des Finances. Une fois le règlement des droits et taxes effectué, le service douanier remettra au titulaire une quittance ainsi qu'un certificat de dédouanement.

La procédure varie selon le type d'utilisateur et le lieu de dédouanement, que ce soit auprès d'un bureau douanier d'entrée (aux frontières) ou d'un bureau situé à l'intérieur du Royaume, et concerne les véhicules automobiles ainsi que les motocyclettes de plus de 80 cm³.

Le déposant doit ensuite s'acquitter des droits et taxes applicables en effectuant le paiement auprès du receveur des douanes du même bureau. Le montant à payer peut-être calculer à partir de la plateforme MCV¹⁵ de l'ADII (voir figure 16) et comprend notamment :

- Le **droit d'importation** (selon le type de motorisation : thermique 17,5 %, hybride 2,5 %, électrique 2,5 %) ;
- La **TVA** (20 %) ;
- La **taxe parafiscale** (0,25 %) ;
- Le **droit de timbre proportionnel** (voir section 2.4.4 – Taxe d'achat).

Le montant total dépend également de critères tels que :

- La catégorie du véhicule (tourisme, utilitaire, etc.),
- La marque et le modèle du véhicule,
- La valeur du véhicule,
- L'âge du véhicule,
- Le cas de dédouanement (dédouanement dans le cadre du droit commun¹⁶, MRE¹⁷ âgé de plus de 60 ans, MRE retournant définitivement au Maroc, dédouanement des véhicules aménagés pour les personnes à des besoins spécifiques) (ADII, 2025a).

¹⁵ L'application MCV (Mise à la consommation des véhicules) consiste en un simulateur accessible via la rubrique « Dédouanement d'un véhicule avec MCV » sur le site de la Douane pour permettre le calcul des droits et taxes à payer lors du dédouanement d'un véhicule automobile ou d'un motocycle à deux roues d'une cylindrée supérieure à 80 cm³ (ADII, 2025b).

¹⁶ Sous le régime du droit commun, le montant des droits et taxes exigibles pour le dédouanement du véhicule automobile de tourisme ou du motocycle immatriculé à l'étranger est calculé selon les caractéristiques du véhicule conformément au tarif en vigueur.

¹⁷ MRE : Marocain résident à l'étranger.

Figure 16: Exemples de calcul des droits et taxes pour le dédouanement d’un véhicule thermique, électrique et hybride (ADII, 2025b)

INFORMATIONS SUR LE VÉHICULE	
Genre du véhicule	Tourisme non hybride
Marque	RENAULT
Modèle	CLIO 1.1
Type du véhicule	B57104
Date de 1ère mise en circulation	02/03/2022
Valeur à l'état neuf	66 600 DH
Valeur taxable	49 950 DH

DÉTAIL DES DROITS ET TAXES EXIGIBLES	
Droits d'importation (17.5%)	8 742 DH
TVA (20.0%)	11 764 DH
Taxe parafiscale (0.25%)	125 DH
Droit de timbre proportionnel *	0 DH
Montant total des droits et des taxes	20 631 DH

INFORMATIONS SUR LE VÉHICULE	
Genre du véhicule	Electrique
Marque	TESLA
Modèle	MODEL Y GRANDE AUTONOMIE/LONG RANGE/DUALMOTOR
Type du véhicule	YGCEK
Date de 1ère mise en circulation	17/12/2024
Valeur à l'état neuf	514 300 DH
Valeur taxable	462 870 DH

DÉTAIL DES DROITS ET TAXES EXIGIBLES	
Droits d'importation (2.5%)	11 572 DH
TVA (20.0%)	99 876 DH
Taxe parafiscale (0.25%)	1 158 DH
Droit de timbre proportionnel *	23 780 DH
Montant total des droits et des taxes	136 386 DH

INFORMATIONS SUR LE VÉHICULE	
Genre du véhicule	Hybride
Marque	TOYOTA
Modèle	YARIS 1.5 HYBRID (116CH)
Type du véhicule	KBAC3
Date de 1ère mise en circulation	13/03/2025
Valeur à l'état neuf	274 800 DH
Valeur taxable	274 800 DH

DÉTAIL DES DROITS ET TAXES EXIGIBLES	
Droits d'importation (2.5%)	6 870 DH
TVA (20.0%)	56 472 DH
Taxe parafiscale (0.25%)	687 DH
Droit de timbre proportionnel *	0 DH
Montant total des droits et des taxes	64 029 DH

Tableau 6: Processus d'importation des véhicules (ADII, 2025a ; compilé par les auteurs)

Documents nécessaires	Processus
1. Document d'identité. 2. Facture d'achat originale pour les véhicules à moteur de moins de 90 jours. 3. Pouvoir notarié dûment légalisé par les autorités compétentes à l'étranger, émis par le propriétaire du véhicule à moteur ou de la moto, si importé par une personne autre que le propriétaire. 4. Document d'immatriculation du véhicule à moteur ou de la moto enregistré, ou l'acte de propriété pour les motos avec une cylindrée inférieure à 50 cm3. Les Marocains Résidant à l'Étranger (MRE) peuvent également importer sous le régime de l'admission temporaire un véhicule appartenant à une société établie à l'étranger ou à une personne non résidente au Maroc. Dans ce cas,	1. Dépôt des documents L'utilisateur présente l'ensemble des pièces requises au bureau de dédouanement. 2. Vérification des documents Le service des douanes contrôle la conformité des documents présentés. 3. Évaluation et liquidation des droits et taxes. 4. Paiement des droits et taxes L'utilisateur s'acquitte des droits et taxes exigibles auprès du receveur des douanes du bureau de dédouanement. Le paiement des droits et taxes peut être effectué via plusieurs canaux digitalisés (paiement multicanal). Remise des documents officiels Après le paiement, le service douanier délivre à l'intéressé une quittance ainsi qu'un certificat de dédouanement. Le certificat de dédouanement est ensuite transmis à la NARSA.

outre les documents habituels du véhicule, notamment le certificat d'immatriculation, l'intéressé doit présenter une procuration établie par le propriétaire du véhicule ou par la société concernée lorsqu'il s'agit d'un véhicule de fonction. A ce titre, il est précisé que la réglementation douanière marocaine n'exige pas la légalisation des actes de procuration.

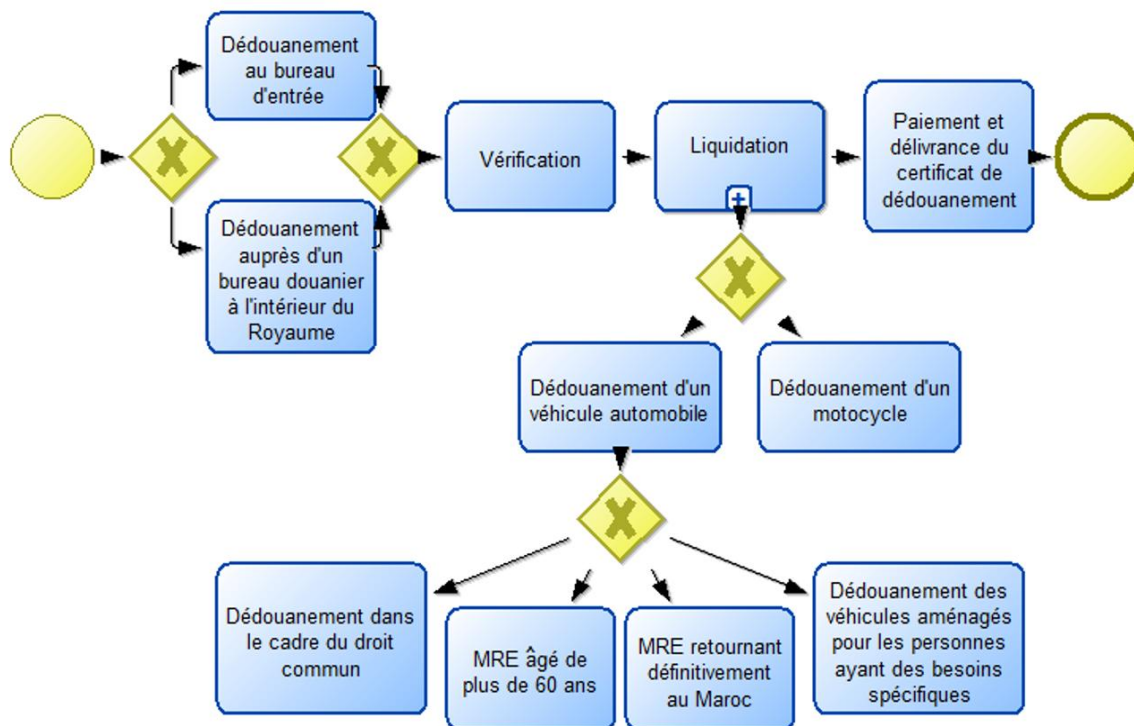
Ces documents doivent être complétés par des pièces administratives supplémentaires, selon les cas spécifiques (dédouanement auprès d'un bureau douanier à l'intérieur du Maroc, cas des MRE âgés de plus de 60 ans, ou cas des MRE retournant définitivement au Maroc).

Sur le principe, seuls les véhicules de moins de cinq ans d'âge peuvent être admis pour homologation.

Il existe toutefois des dérogations :

- Les véhicules ayant au maximum dix ans d'âge, à conduite intérieure et disposant au maximum de 9 places assises y compris le conducteur, importés par les Marocains résidant à l'étranger (MRE) à la retraite et justifiant d'un séjour effectif à l'étranger d'au moins 10 ans.
- Les véhicules à moteur usagés de conduite intérieure de moins de 10 ans d'âge disposant au maximum de 9 places assises y compris celle du conducteur, importés par les Marocains résidant à l'étranger en retour définitif au Maroc.
- Les véhicules à moteur usagés importés ayant moins de 10 ans d'âge et aménagés à l'étranger spécialement aux personnes aux besoins spécifiques.

Figure 17: Démarche de dédouanement d'un véhicule (ADII, 2025a)



2.3 Immatriculation des véhicules

Lors de l'immatriculation d'un véhicule au Maroc, plusieurs informations doivent être fournies et enregistrées. Ces données sont indispensables pour établir le certificat d'immatriculation (carte grise). Elles se divisent en deux catégories principales : les données techniques et les données administratives.

Parmi les données techniques figurent :

- La marque et le type du véhicule ;
- Le genre et l'usage du véhicule ;
- Le nombre de places ;
- La cylindrée en cm^3 ;
- La puissance fiscale ;
- Le type de carburant utilisé (essence, diesel, électrique etc.) ;
- Le numéro de châssis ;
- Le poids à vide (P. à V.) ;
- Le poids total autorisé en charge (PTC).

L'immatriculation des véhicules est gérée par la NARSA. Cette agence est responsable de l'immatriculation des véhicules, de la délivrance des certificats d'immatriculation et de la gestion des permis de conduire. Les données collectées lors de l'opération de l'immatriculation comprennent les caractéristiques techniques du véhicule et les informations sur le propriétaire. Ces données sont utilisées à des fins

administratives et de contrôle par les autorités et ne sont pas publiées de manière détaillée au grand public.

L'immatriculation d'un véhicule au Maroc est unique et permanente. En cas de mutation (vente du véhicule), le changement du propriétaire doit être enregistré au sein de la NARSA. La demande de mutation doit être déposée par l'acheteur au niveau du portail et aussi dans le service d'immatriculation du lieu de sa résidence. Il est à noter qu'une modification de la réglementation a été introduite pour permettre le dépôt du dossier de la mutation aussi au niveau du service d'immatriculation du lieu du vendeur (le texte réglementaire est dans le circuit de publication officielle).

Tableau 7: Processus d'immatriculation des véhicules (NARSA, compilé par les auteurs)

Documents nécessaires	Processus
1. Formulaire de demande rempli et signé par toutes les parties concernées. 2. Justificatif de domicile. 3. Certificat de conformité et d'homologation ou certificat d'homologation individuelle délivré par le CNEH de la NARSA. 4. Déclaration d'immatriculation provisoire (plaque WW), signée par le concessionnaire et l'acheteur. 5. Certificat de dédouanement (pour les véhicules importés). 6. Carte W18 valide du concessionnaire vendeur (carte de vente officialisant la transaction entre le vendeur et l'acheteur). 7. Contrat de vente à crédit (en cas de financement) ou contrat d'acquisition. 8. Quittance de paiement des frais d'immatriculation. 9. Justificatif d'usage professionnel (le cas échéant). 10. Quittance de paiement de l'amende pour retard, si applicable.	Le dossier d'immatriculation doit être déposé dans un délai de 30 jours. Si le véhicule est acheté au comptant, cette démarche incombe au vendeur (concessionnaire). En cas d'acquisition à crédit, c'est l'organisme de financement qui s'en charge. Le dépôt s'effectue auprès du service provincial ou préfectoral de la NARSA compétent selon la juridiction de l'acquéreur, avec délivrance d'un récépissé de dépôt valable 30 jours. Cette procédure peut également être effectuée via une plateforme informatique permettant aux concessionnaires la saisie des données et leur transfert aux services compétents. Passé ce délai, le centre provincial/préfectoral de la NARSA délivre à l'intéressé le certificat d'immatriculation.

Figure 18: Exemple de l'imprimé spécial de la demande (NARSA)

Renseignements sur le véhicule	
Marque	
Type	
Genre	
Carburant	Nbr. de Cylindres
N° de châssis	
Puissance fiscale	
P.T.C	
P. à V.	
1 ^{ère} Mise en circulation le	
Date de mise en circulation au Maroc	

2.4 Taxation

Au Maroc, les trois principales directions chargées du recouvrement au sein du Ministère de l'Economie et des Finances sont : la Trésorerie Générale du Royaume (TGR), la Direction Générale des Impôts (DGI) et l'Administration des Douanes et Impôts Indirects (ADII). Chacune de ces directions exercent ce métier selon des perspectives différentes, afférentes à leurs missions et attributions.

2.4.1 Taxe d'achat applicable à la première immatriculation du véhicule

L'achat d'un véhicule neuf est soumis à la taxe sur la valeur ajoutée (**TVA**), perçue par la Direction Générale des Impôts (DGI) pour les véhicules achetés sur le marché national, ou par l'Administration des Douanes et Impôts Indirects (ADII) en cas d'importation.

Dans le cas d'une importation, l'achat est également assujéti au **droit d'importation** et à la **taxe parafiscale**.

Par ailleurs, les véhicules d'une **valeur supérieure ou égale à 400 000 MAD**, qu'ils soient acquis sur le marché national lors de leur première immatriculation ou importés, peuvent être assujettis au **droit de timbre proportionnel**, également appelé **taxe sur les véhicules de luxe**.

2.4.2 Taxe sur la valeur ajoutée (TVA)

À partir de janvier 2024, la loi de finances a modifié les articles 99 et 121 du Code général des impôts au Maroc (MEF, 2025) afin d'appliquer un taux de TVA de 10 % au lieu de 7 % aux véhicules dites voitures économiques¹⁸, et à tous les produits et matières entrant dans leur fabrication.

¹⁸ Au jour de la rédaction du rapport, aucune définition officielle n'a été trouvée pour les termes « véhicule économique » et « véhicule standard ».

Les véhicules de luxe sont définis comme ceux dont la valeur en douane est supérieure à 400 000 MAD, tandis que les véhicules standards sont des véhicules dont la valeur en douane est inférieure à ce seuil.

Les taux de TVA appliqués sont désormais fixés comme suit :

- Véhicules économiques : **10 %**
- Véhicules standards et de luxe : **20 %**

2.4.3 Droit d'importation

Conformément aux informations fournies par ADIL (Assistant au Dédouanement des marchandises à l'Importation en Ligne), une plateforme relevant de l'ADII qui fournit toutes les informations préalables à une opération commerciale (droits et taxes douaniers, documents obligatoires, normes applicables, etc.), le **droit d'importation** est appliqué en fonction du type de motorisation du véhicule : **17,5 %** pour les véhicules thermiques, **2,5 %** pour les véhicules hybrides et **2,5 %** pour les véhicules électriques (ADII, 2025c).

2.4.4 Taxe parafiscale

La taxe parafiscale à l'importation est un prélèvement appliqué aux marchandises importées, distinct de la TVA et des droits de douane classiques. Elle sert à financer des activités de promotion économique et des services d'inspection à l'exportation, d'une valeur de **0,25 %**, est également perçue par l'ADII lors de l'importation des véhicules.

2.4.5 Droit de timbre proportionnels ou taxe sur les voitures de luxe

Sont soumis aux droits de timbre proportionnels, les véhicules à moteur dont la valeur est égale ou supérieure à 400 000 dirhams hors TVA comme suit :

- Soit lors de la première immatriculation des **véhicules acquis au Maroc** ;
- Soit **lors du dédouanement des véhicules neufs ou d'occasion importés** par leurs propriétaires ou pour le compte d'autrui, à l'exception de ceux importés par les concessionnaires agréés.

Ce droit de timbre est perçu aux taux proportionnels indiqués dans le tableau suivant:

Tableau 8: Valeurs douanières et taux applicables (ADII, 2025d)

Valeur du véhicule hors TVA (MAD)	Taux
De 400 000 à 600 000	5 %
De 600 001 à 800 000	10 %
De 800 001 à 1 000 000	15 %
Supérieure à 1 000 000	20 %

Pour les véhicules importés, le droit de timbre proportionnel est calculé sur la valeur totale du véhicule, incluant le prix d'achat ainsi que le droit d'importation et la taxe parafiscale à l'importation (ADII, 2025d).

Sont soumis également à ce droit de timbre, les véhicules à moteur assujettis à la taxe spéciale annuelle sur les véhicules, lors de leur première immatriculation au Maroc pour les véhicules acquis au Maroc.

Toutefois, conformément à l'Article 252 -I-C du code général des impôts, ne sont pas soumis aux dispositions de l'alinéa précédent :

- Les véhicules **électriques et les véhicules à hybride** (électrique et thermique)
- Les véhicules dont le poids total en charge ou le poids total maximum en charge tracté est supérieur à 3000 kilos, à l'exclusion des véhicules de type quatre roues motrices (4x4) qui demeurent soumis aux taux prévus au tableau ci-dessus.

2.4.6 Frais d'homologation

Homologation par type

Pour procéder à l'homologation par type, des frais d'homologation sont exigés, ainsi que des frais uniques d'homologation variables selon le Poids Total Autorisé en Charge (PTAC) du véhicule. Ces frais s'élèvent à 50 000 MAD pour un PTAC inférieur ou égal à 3,5 tonnes, et à 75 000 MAD pour un PTAC supérieur à 3,5 tonnes.

Homologation à titre isolé

Pour procéder à l'homologation à titre isolé, des frais d'homologation sont requis par véhicule et varient en fonction de la classification des véhicules. Ils s'élèvent à 600 MAD pour la catégorie L (véhicules à moteur ayant moins de quatre roues), à 1 000 MAD pour les VL (véhicules légers) avec un poids inférieur ou égal à 3,5 tonnes, et à 2 500 MAD pour les PL (poids lourds) dépassant 3,5 tonnes.

2.4.7 Taxe d'immatriculation

Les taxes et tarifs d'immatriculation varient en fonction de plusieurs critères, tels que la catégorie du véhicule, la puissance fiscale et son utilisation (personnelle ou commerciale). Lors de la première immatriculation, des frais doivent être acquittés, incluant des droits fixes et, parfois, des taxes spécifiques pour certaines catégories de véhicules.

Taxes /droit de timbre relatifs à la première immatriculation

Tableau 9: Taxes et droits applicables à la première immatriculation

Taxe	Montant (en MAD)	Référence légale
Taxe additionnelle d'immatriculation sur les véhicules automobiles	200 MAD × PF	Article 22 de la loi de finances 1989

Droit de timbre	50 MAD × PF	Article 252-II-G-3° du CGI
Taxe parafiscale	300 MAD	Décret n°2.19.971 NARSA
Droit de timbre selon la puissance fiscale	Tableau 8	Article 252-II-L du CGI

Tableau 10: Droit de timbre sur la puissance fiscale (NARSA)

	PUISSANCE FISCALE (PF) en CV ¹⁹ (%)			
	Inférieure à 8	de 8 à 10	de 11 à 14	Supérieure ou égale à 15
Montant en MAD	2 500	4 500	10 000	20 000

Taxes/droit de timbre relatifs à la mutation du véhicule

La mutation de véhicules désigne la procédure administrative obligatoire applicable en cas de changement de propriétaire d'un véhicule immatriculé au Maroc. Elle s'effectue via le portail électronique de la NARSA (www.mutationvehicule.ma), dédié au traitement des demandes de mutation. Cette procédure est conditionnée par le paiement préalable des taxes et droits en vigueur, dont le détail est présenté dans le tableau 11.

Tableau 11: Taxes et droits applicables à la mutation

Taxe	Montant (en MAD)	Référence légale
Droit de timbre	50 MAD × PF	Article 252-II-G-3° du CGI*
Taxe parafiscale	300 MAD	Décret n°2.19.971 NARSA
Droit de timbre	5 MAD	Article 252-II-L du CGI

2.4.8 Taxe annuelle

La taxe spéciale annuelle sur les véhicules (TSAV), communément appelée « vignette automobile » est une taxe annuelle qui concerne les véhicules à moteur. La période d'imposition s'étend du premier janvier au 31 décembre de chaque année. La taxe doit être payée au mois de janvier de chaque année d'imposition. Il convient de noter que **les véhicules électriques et hybrides sont exonérés de la taxe.**

¹⁹ La puissance fiscale est une unité utilisée à des fins de taxation des véhicules au Maroc et dans certains pays de l'UE. Il s'agit d'une valeur calculée en fonction des caractéristiques du moteur (cylindrée, émissions) et non de la puissance réelle du moteur.

Le tarif de la taxe annuelle (tableau 12) est fixé selon les critères suivants, conformément à l'Article 262-I-A du Code général des impôts :

Véhicules dont le poids total en charge ou le poids total maximum en charge tracté est inférieur ou égal à 3 000 kilos et véhicules de type quatre roues motrices (4x4) non destinés à un usage professionnel quel que soit leur poids.

Tableau 12: Catégories de véhicules selon la puissance fiscale et le type de carburant (DGI, 2025)

Catégorie de véhicule	Puissance fiscale en CV			
	Inférieure à 8	de 8 à 10	de 11 à 14	Supérieure ou égale à 15
Véhicules à essence	350 MAD	650 MAD	3 000 MAD	8 000 MAD
Véhicules à moteur gasoil	700 MAD	1 500 MAD	6 000 MAD	20 000 MAD

Toutefois, sont passibles de la taxe au même tarif que les véhicules à essence, les véhicules utilitaires (pick-up) à moteur gasoil appartenant à des personnes physiques.

Conformément à l'Article 262-I-B du Code général des impôts, pour les véhicules dont le poids total en charge mentionné sur le récépissé de la déclaration du véhicule concerné est supérieur à 3000 kilos (carte grise), ainsi que pour les ensembles de véhicules composés d'un tracteur et d'une remorque ou d'une semi-remorque dont le poids total maximum en charge tracté mentionné sur le récépissé de déclaration du véhicule tracteur (carte grise) est supérieur À 3 000 kilos, une autre grille de tarifs s'applique (tableau 13):

Tableau 13: Tarifs en fonction du poids total en charge

Poids total en charge du véhicule (en kilos) / Poids total maximum en charge tracté (en kilos)	Tarifs (en MAD)
Supérieur à 3 000 et jusqu'à 5 000	800
Supérieur à 5 000 et jusqu'à 9 000	1 350
Supérieur à 9 000 et jusqu'à 15 000	2 750
Supérieur à 15 000 et jusqu'à 20 000	4 500
Supérieur à 20 000 et jusqu'à 33 000	7 300

Supérieur à 33 000 et jusqu'à 40 000	7 500
Supérieur à 40 000	11 000

2.4.9 Taxe sur les carburants

Au Maroc, les carburants routiers, notamment l'essence et le gasoil, sont soumis à des droits et taxes lors de leur importation. Ces carburants sont définis au chapitre 27 du Système harmonisé²⁰, relatif aux combustibles minéraux, huiles minérales et produits de leur distillation, matières bitumineuses et cires minérales (ADII, 2026).

Pour l'essence, le carburant autorisé est le supercarburant sans plomb, et pour le gasoil, le gasoil 10 ppm de soufre, conformément à l'Arrêté du ministre de l'Énergie et de la Transition énergétique n°1948-21 du 16 juillet 2021, relatif aux caractéristiques des grands produits pétroliers (voir Annexe 3).

Les taxes applicables à l'importation de ces carburants, telles que définies sur la plateforme ADIL, sont les suivantes :

- **Droit d'importation** : 2,5 %
- **Taxe parafiscale à l'importation** : 0,25 %
- **Taxe intérieure de consommation (TIC)** : **376,4 MAD** par hectolitre pour l'essence et **242,20 MAD** par hectolitre pour le gasoil (ADII, 2026).
- **Taxe sur la valeur ajoutée (TVA) à l'importation** : 10 %

2.5 Subventions/programme d'incitation

Afin de renouveler son parc routier sans exercer une pression excessive sur les petites entreprises et les opérateurs du transport routier professionnel, le Maroc a lancé ces dernières années plusieurs programmes incitatifs, tels qu'une prime à la casse pour les taxis, un programme de renouvellement des véhicules de transport professionnel, ainsi que le programme « Mouakaba » pour les professionnels du transport routier.

2.5.1 La prime à la casse pour les grands et petits taxis

Cette initiative a été mise en place en 2014, lancée dans le cadre d'un programme du gouvernement visant à moderniser le parc de taxis du pays, avec pour objectif principal de remplacer les anciens véhicules (qui ont un âge supérieur à 10 ans) par des modèles plus récents et moins polluants.

²⁰ Le Système harmonisé est une nomenclature de produits internationale élaborée par l'Organisation mondiale des douanes. Cette nomenclature organise généralement les biens en suivant leur degré d'élaboration. Elle est composée de codes à 6 chiffres et contient environ 5000 rubriques.

Le programme s'est étendu sur plusieurs années et a été reconduit à plusieurs reprises en raison de son succès. Il a contribué à la modernisation du secteur des transports urbains et à la réduction des émissions polluantes dans les grandes villes du Maroc.

Il n'existe toutefois pas de mécanisme ciblant l'ensemble de la flotte de véhicules sur le territoire.

2.5.2 Le programmes pour le renouvellement des véhicules destinés aux services de transport routier

Le Ministère du Transport et de la Logistique pilote, en collaboration avec la NARSA, un programme de renouvellement des véhicules destinés aux services de transport routier, visant à moderniser le parc, améliorer la sécurité routière et soutenir les professionnels du secteur. Ce programme a été lancé en 2024 et couvrent la période 2024-2026 (MTL, 2025).

Le programme repose sur deux piliers :

1. Le programme 'Safe autocar', relatif à la subvention pour le renouvellement des véhicules dédiés aux services de transport public collectif de voyageurs par bus.
2. Le programme de renouvellement du parc de transport routier, qui comprend :
 - Une subvention pour le renouvellement des véhicules destinés aux services de transport public collectif de passagers en zones rurales ;
 - Une subvention pour le renouvellement et la mise à la casse des véhicules de transport routier de marchandises pour compte d'autrui ;
 - Une subvention pour le renouvellement des véhicules automobiles dédiés aux services de remorquage ;
 - Une subvention pour le renouvellement des petits camions de transport de marchandises ayant un poids total autorisé en charge compris entre 3 tonnes et 3,5 tonnes ;
 - Une subvention pour le renouvellement des véhicules d'auto-écoles des catégories C, D et E(C).

Les véhicules concernés doivent être enregistrés via le portail en ligne dédié : tajdid-hadira.narsa.gov.ma (portail de NARSA). Les démarches se déroulent en deux phases :

- Ouverture des enregistrements des entreprises (création ou mise à jour de compte) ;
- Dépôt officiel des candidatures pour bénéficier des primes.

Les véhicules doivent répondre aux critères d'âge et de type définis par les textes du programme qui sont fixés dans la réglementation publiée lors des appels à candidature sur la plateforme.

Les détails concernant le montant précis des primes pour le programme ne sont pas publiés officiellement. Ils sont généralement définis dans les textes réglementaires (arrêtés ministériels ou instructions de NARSA) disponibles sur le portail officiel (<https://tajdid-hadira.narsa.gov.ma/login>) lors de l'ouverture des phases de candidature.

2.5.3 Le programme 'Mouakaba'

Le gouvernement a lancé, en mars 2022, un programme (Chef du Gouvernement, 2022) de soutien exceptionnel dédié aux professionnels du secteur du transport routier via la plateforme : <https://mouakaba.transport.gov.ma>, afin d'atténuer les effets de la hausse des prix des carburants sur le marché intérieur, due à l'augmentation continue des prix au niveau international. Par ce soutien, le gouvernement vise à accompagner sous forme de subvention accordée à environ 180 000 véhicules appartenant aux professionnels du secteur du transport routier, répartis par catégorie comme suit :

Tableau 14: Subventions pour les professionnels du transport routier

Catégories professionnelles	Subvention en MAD
Grands Taxis	2 200
Petits Taxis	1 600
Véhicules de transport mixte dans le monde rural	1 800
Autocars inter-villes	7 000
Autobus	6 200
Transport touristique : autocars de 1ère série	2 800
Transport touristique : minibus de 2ème série	1 400
Transport touristique : les véhicules de 3ème série	1 000
Transport de marchandises : véhicules de dépannage	1 000
Transport de marchandises : les camions dont le PTAC est compris entre 3.5 et 14 tonnes	2 600
Transport de marchandises : les camions dont le PTAC est compris entre 14 et 19 tonnes	3 400

Transport de marchandises : les camions dont le PTAC est supérieur à 19 tonnes	4 200
Transport de marchandises : tracteurs routiers.	6 000
Transport de personnel pour compte d'autrui	1 200
Transport scolaire pour compte d'autrui	1 000

La subvention accordée par l'intermédiaire de la plateforme mouakaba, destinée aux professionnels du transport routier au Maroc, ne constitue pas une aide régulière ou mensuelle. Elle est distribuée sous forme de tranches successives, mises en œuvre par le gouvernement en réponse à l'évolution de la conjoncture économique, notamment la hausse des prix du carburant et les pressions sur le secteur.

2.6 Etiquetage sur les économies de carburant/efficacité énergétique

Au Maroc, les concessionnaires automobiles ne sont pas tenus d'apposer une étiquette normalisée sur les véhicules neufs exposés, mentionnant la consommation de carburant et les émissions de CO₂.

2.7 Norme de performance en matière d'économie de carburant/CO₂

A ce jour, il n'existe pas de normes d'économie de carburant et plus précisément de normes de réduction des émissions de CO₂ au Maroc. Toutefois, le Royaume mentionne explicitement dans sa CDN 2025 une mesure relative à l'application des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules neufs et pour les véhicules utilitaires légers neufs d'ici 2035.

Il s'agit d'une mesure conditionnelle qui n'a pas encore été mise en œuvre mais qui est déjà mentionnée dans plusieurs publications (CDN 2021, CCN-RTB1 de janvier 2025).

Cette mesure permettrait d'économiser 12,5 Mt CO₂ sur dix ans (2026 - 2035) et 3,5 Mt CO₂ en 2035. Son coût est évalué à 5 millions USD.

2.8 Obligation des constructeurs en faveur des véhicules à émission nulle

Un certain nombre de pays ou districts dans le monde (Royaume-Uni, Canada, Chine, Californie aux États-Unis) appliquent des réglementations qui imposent aux constructeurs de vendre un pourcentage minimum de véhicules électriques. Ces quotas sont imposés à chaque constructeur et doivent représenter une part des ventes annuelles totales. Ils s'accompagnent d'un système de crédits accordés à chaque

constructeur qui vend un véhicule électrique et qui peuvent être revendus aux constructeurs qui n'atteignent pas leurs quotas.

Depuis la COP26, le Maroc est signataire de la Déclaration sur l'accélération de la transition vers les voitures particulières et VUL 100% zéro émission portée par la A2Z. Par cette déclaration, les pays signataires des marchés émergents et des économies en développement s'engagent à intensifier les travaux pour accélérer la prolifération et l'adoption des véhicules zéro émission.

Dans sa Stratégie Nationale Bas Carbone à Long Terme Maroc 2050 (SNBC) publiée en 2021, le Maroc plaide en faveur du déploiement des véhicules zéro émission à long terme.

Toutefois, le Maroc n'applique à ce jour aucune réglementation contraignant les constructeurs automobiles à atteindre un certain objectif de vente annuelle de véhicules électriques.

3. Analyse des parties prenantes de la coopération

3.1 Cartographie des acteurs

Figure 19: Carte des acteurs du projet IMPROVE

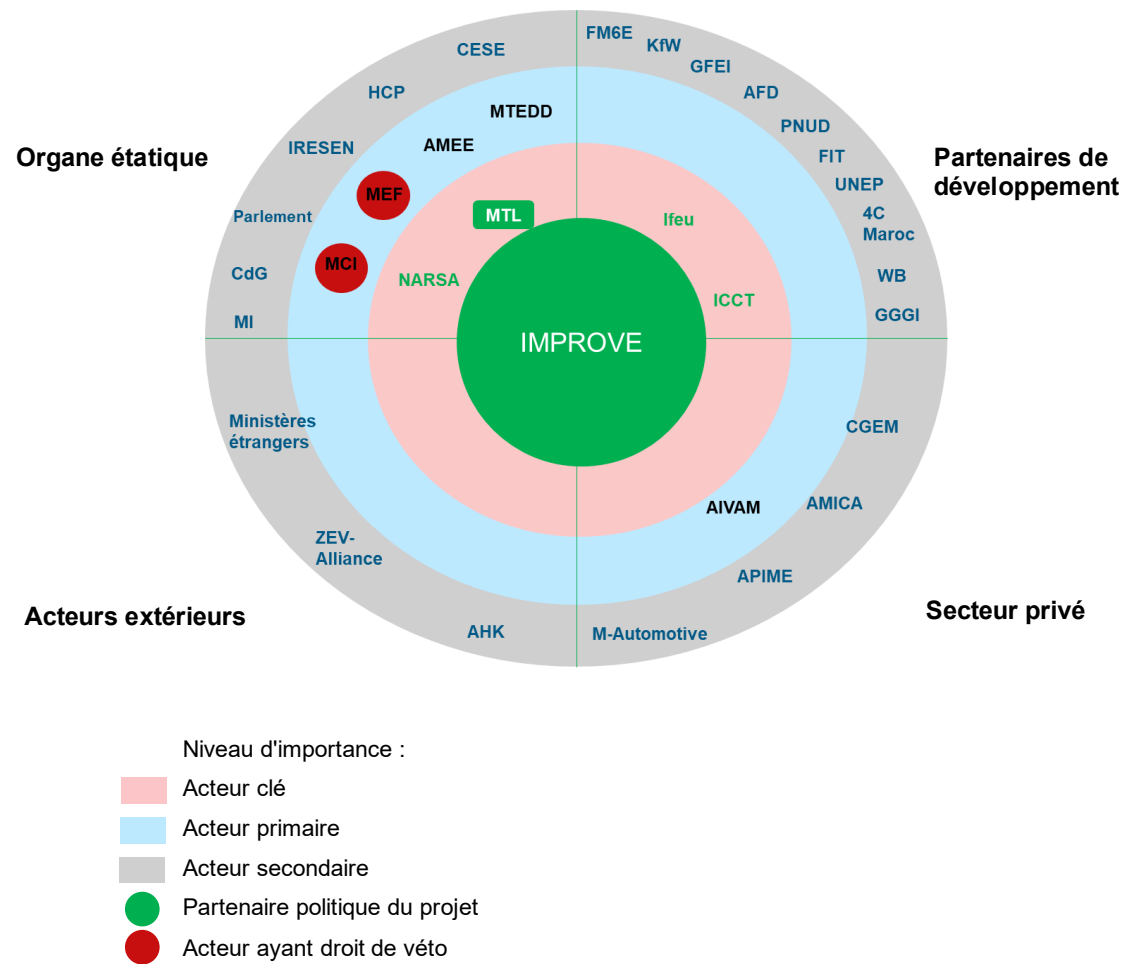


Tableau 15: Glossaire des acronymes de la carte des acteurs

Acronyme	Organisation	Secteur
4C Maroc	Centre de Compétences Changement Climatique du Maroc	Partenaire de développement
AFD	Agence Française de Développement	Partenaire de développement
AHK	Chambre Allemande de Commerce et d'Industrie au Maroc	Acteur extérieur

AIVAM	Association des Importateurs de Véhicules au Maroc	Secteur privé
AMEE	Agence Marocaine pour l'Efficacité Energétique	Organe étatique
AMICA	Association Marocaine pour l'Industrie et la Construction de l'Automobile	Secteur privé
APIME	Association Professionnelle Intersectorielle pour la Mobilité Electrique	Secteur privé
CdG	Conseil de Gouvernement	Organe étatique
CESE	Conseil Economique Social et Environnemental du Royaume	Organe étatique
CGEM	Confédération Générale des Entreprises du Maroc	Secteur privé
FIT	Forum International du Transport	Partenaire de développement
FM6E	Fondation Mohammed VI pour la Protection de l'Environnement	Partenaire de développement
GFEI	Global Fuel Economy Initiative	Partenaire de développement
GGGI	Global Green Growth Institute	Partenaire de développement
HCP	Haut-Commissariat au Plan	Organe étatique
ICCT	International Council on Clean Transportation	Partenaire de développement
IFEU	Institut für Energie-und Umweltforschung <i>Institut de recherche sur l'énergie et l'environnement</i>	Partenaire de développement
IRESEN	Institut de Recherche en Energie Solaire et Energies Nouvelles	Organe étatique
KFW	Kreditanstalt für Wiederaufbau <i>Établissement de crédit pour la reconstruction</i>	Partenaires de développement
M-Automotive	Distributeur automobile des marques Renault et Dacia au Maroc	Secteur privé

MCI	Ministère de l'Industrie et du Commerce	Organe étatique
MEF	Ministère de l'Économie et des Finances	Organe étatique
MI	Ministère de l'Intérieur	Organe étatique
MTEDD	Ministère de la Transition Énergétique et du Développement Durable	Organe étatique
MTL	Ministère du Transport et de la Logistique	Organe étatique
NARSA	Agence Nationale de la Sécurité Routière Marocaine	Organe étatique
Parlement	Chambre des Représentants	Organe étatique
PNUD	Programme des Nations Unies pour le Développement	Partenaire de développement
PNUE	Programme des Nations Unies pour l'Environnement	Partenaire de développement
WB	Banque mondiale	Partenaire de développement
ZEV-Alliance	International Zero-Emission Vehicle Alliance	Acteur extérieur

3.2 Intérêts, relations et réseaux des acteurs

L'élaboration et la mise en œuvre d'une réglementation sur l'efficacité énergétique des véhicules au Maroc nécessitent la participation de plusieurs acteurs, regroupés en trois catégories : l'organe étatique, le secteur privé, ainsi que les partenaires de développement.

En l'occurrence, une quatrième catégorie a été ajoutée. Elle regroupe les acteurs extérieurs (ZEV-Alliance, ministères étrangers, Chambre de commerce allemande – AHK) qui jouent un rôle indirect et qui pourraient, le cas échéant, être consultés pour partager leur expérience ou prendre des mesures qui pourraient influencer la trajectoire du projet. Nous nous concentrons toutefois sur les trois autres catégories.

Le niveau d'implication des acteurs précités est réparti entre trois catégories : acteurs clés, acteurs primaires et acteurs secondaires.

Les acteurs clés sont les acteurs dont l'approbation explicite est indispensable au projet ainsi que ceux qui disposent d'un « *pouvoir de veto au sens qu'ils peuvent donner une impulsion décisive au projet, lui procurer les marges de manœuvre nécessaires, le ralentir ou le bloquer, même sans autorité hiérarchique directe* » (GIZ

GmbH, 2015). Les acteurs clés sont également caractérisés par les ressources (connaissances, compétences, savoir-faire) qu'ils mobilisent pour influencer sur le projet et par leur réseau relationnel et peuvent donc participer, au travers de leur expertise et de leurs conseils, à la mise en œuvre du projet sans exercer pour autant un pouvoir de validation ou de veto.

Dans ce contexte, l'élaboration d'une réglementation qui améliore la consommation de carburant des véhicules et contribue à la réduction des émissions de CO₂, qu'il s'agisse d'un système bonus-malus, de normes d'émissions de CO₂ ou d'étiquetage des véhicules, dépend principalement du MTL et de la NARSA. Tandis que le premier, en tant que partenaire politique, pilote le projet, porte et défend l'idée d'une réglementation, mobilise les ressources humaines et participe à tous les travaux de préparation, de planification et d'analyse du projet de réglementation puis à sa conception, le deuxième contribue au succès du projet en partageant ses données sur le parc automobile marocain, ses connaissances des processus d'homologation et d'immatriculation, et en mettant à disposition des ressources humaines.

Le MTL et la NARSA sont accompagnés dans ce processus par Ifeu et ICCT, deux organisations non gouvernementales basées respectivement en Allemagne et aux Etats-Unis. Ces deux organisations fournissent contractuellement une expertise aux acteurs clés qui consiste en la collecte et l'analyse des données disponibles, la réalisation d'études et le développement de scénarios sur la base desquels les acteurs clés et les acteurs primaires s'accorderont, préalablement à la rédaction du projet de réglementation.

Les acteurs primaires correspondent aux acteurs immédiatement concernés par le projet de réglementation, soit parce qu'ils font partie des bénéficiaires ou que cela peut leur porter préjudice. Ils peuvent aussi exercer un pouvoir de veto.

Parmi les acteurs primaires, on retrouvera majoritairement les autorités étatiques : le Ministère de la Transition Énergétique et du Développement Durable (MTEDD) et son agence de tutelle, l'Agence Marocaine pour l'Efficacité Énergétique (AMEE), le ministère de l'Industrie et du Commerce (MCI) et le Ministère de l'Economie et des Finances (MEF). Le MTEDD est responsable de la mise à jour de la stratégie nationale de l'efficacité énergétique dans le secteur du transport, des indicateurs fixés et rend compte de la mise en œuvre des stratégies climatiques du Maroc et de l'atteinte de ses indicateurs et objectifs auprès des organisations internationales. Ils sont donc deux acteurs incontournables dans l'articulation des politiques nationales avec les engagements internationaux du Royaume en matière d'objectifs climatiques.

Le MCI, quant à lui, supervise la politique industrielle au Maroc, incluant le développement du secteur automobile. Il aura donc à cœur de s'assurer que le projet de réglementation ne constituera pas un frein au développement du marché automobile et qu'il contribuera, au contraire, à l'essor d'un secteur stratégique, innovant et propice à la création d'emplois et au développement de nouveaux partenariats. En ce sens, il aura donc un pouvoir de veto.

Le MEF est chargé de la conception et de la mise en œuvre des politiques économiques et fiscales du Royaume. Il veillera donc à s'assurer que toute nouvelle réglementation contribue à l'équilibre des finances publiques, ne représente pas une

charge financière excessive pour les ménages ou une contrainte budgétaire pour l'Etat au moment de sa mise en œuvre mais aussi lors de la gestion de cet instrument, qu'il s'articule correctement avec les politiques fiscales en vigueur et qu'il ne freine par le développement économique du pays. Il a donc un pouvoir de veto important.

Enfin, en ce qui concerne le secteur privé, l'AIVAM qui regroupe les importateurs de véhicules au Maroc et presque tous les distributeurs officiels de marques est un interlocuteur majeur à prendre en compte. Il détient en effet des données essentielles pour la définition d'une réglementation affectant les véhicules et est en mesure de mobiliser les acteurs du secteur privé s'il conclut que le projet de réglementation pourrait affecter le fonctionnement de son modèle économique et entraver la compétitivité du secteur.

Enfin, les acteurs du troisième cercle, considérés comme des acteurs secondaires, sont les acteurs qui ne participent qu'indirectement ou temporairement au projet. Ils peuvent ainsi jouer un rôle important dans l'impact du projet après la phase de définition de la réglementation relative à l'efficacité énergétique, être impliqués dans des actions de renforcement des capacités, être simplement informés ou représenter un potentiel pour le financement du projet en cas d'extension.

On y retrouvera donc la majorité des partenaires de développement nationaux et internationaux (Fondation Mohamed VI pour la Protection de l'Environnement, 4C Maroc, UNEP, PNUD, WB, KfW, FIT, GFEI, GGGI et AFD), les ministères et agences étatiques qui ont vocation à être informés pour compléter leurs indicateurs ou aligner leurs politiques comme le Ministère de l'Intérieur qui a la responsabilité du transport urbain, l'IRESN, le HCP et le CESE mais aussi des acteurs privés plus périphériques qui ont des activités de transport comme le CGEM qui représente les entreprises dont celles du secteur automobile, l'APIME qui est le porte-voix de la mobilité électrique, l'AMICA qui représente les intérêts de la filière automobile marocaine ou M-Automotive qui est le principal distributeur des marques Renault, Dacia et Alpine au Maroc. Le Conseil de Gouvernement comme le Parlement sont au moment de la préparation de la réglementation des acteurs secondaires mais auront vocation à devenir des acteurs majeurs à un stade ultérieur, lorsque le projet de réglementation sera prêt pour être endossé par le Gouvernement puis entrera dans sa phase d'examen législatif.

3.3 Obstacles et défis

Des obstacles et des défis peuvent ralentir le déroulement du projet et, par conséquent, entraver la coopération des acteurs dans l'adoption de la réglementation sur l'efficacité énergétique des véhicules au Maroc, tant dans le secteur public que dans le secteur privé.

Dans le secteur public, le changement de mandat gouvernemental, prévu en 2026, pourrait représenter un frein à la mise en œuvre des politiques d'efficacité énergétique, en raison des défis inhérents à la période de transition entre deux administrations. La mise en œuvre de normes d'émissions de CO₂ peut également rencontrer la résistance de certains ministères. L'application efficace d'une telle norme exige une collaboration étroite entre toutes les parties prenantes concernées. Cependant, l'absence de concertation interministérielle automatique et institutionnalisée lors de la phase préparatoire des projets de réglementation peut

freiner le développement d'une approche unifiée en matière de politique d'efficacité des véhicules. Ainsi, la consultation du ministère de l'Économie et des Finances, chargé de définir la politique fiscale et de percevoir les taxes, à un stade précoce de la discussion sur la mise en place d'un système de bonus-malus ou toute autre mesure ayant un impact budgétaire sera essentielle.

Dans le secteur privé, la mise en œuvre de la politique d'efficacité énergétique liée à la consommation de carburant et aux émissions de CO₂ pourrait avoir un impact sur l'industrie automobile au Maroc, en influençant particulièrement la demande. Les constructeurs exportant vers le Maroc devront, si ce n'est pas déjà le cas, adapter leurs sites de production et leurs gammes de véhicules afin de proposer des modèles technologiquement plus performants, et devront, durant une phase de transition, trouver de nouveaux marchés pour écouler les véhicules les plus polluants. Cela entraînera nécessairement des investissements supplémentaires et un ajustement de leur stratégie commerciale. Cela pourrait également accentuer la concurrence entre les constructeurs, en favorisant l'entrée de nouveaux acteurs, comme les fabricants chinois de véhicules électriques. Les distributeurs devront aussi élargir leur offre ou nouer de nouveaux partenariats avec ces nouveaux entrants. Ces ajustements pourraient également entraîner une baisse des ventes si les prix des véhicules les plus polluants venaient à augmenter. Par conséquent, les contraintes financières et stratégiques liées à la mise en œuvre de cette politique pourraient susciter une forte résistance de la part du secteur privé.

4. Analyse des résultats

4.1 Tableau récapitulatif

Tableau 16: Tableau récapitulatif des politiques fiscales et mesures incitatives applicables aux VP et VUL

Politique	Mise en œuvre au Maroc [oui/non]	Brève description
Étiquetage énergétique	Non	-
Droits d'importation	Oui	Selon le type de motorisation du véhicule : thermique 17,5 %, hybride 2,5 % et électrique 2,5 %
Taxe parafiscale à l'importation	Oui	0,25 %
Restrictions à l'importation	Oui	Restriction sur les véhicules d'occasion : l'âge du véhicule ne doit pas dépasser 5 ans
Taxe d'achat / TVA	Oui	10 % aux véhicules dits voitures économiques 20% aux véhicules dits standards et de luxe
Taxe de luxe (droit de timbre proportionnel)	Oui	De 5 % à 20 % en fonction de la valeur du véhicule ; Calculée sur la valeur totale du véhicule, incluant le prix d'achat, le droit d'importation et la taxe parafiscale à l'importation. Les véhicules hybrides et électriques en sont exonérés.
Taxe d'immatriculation	Oui	Appliquée lors de la première immatriculation
Frais d'homologation	Oui	Appliquée lors de l'homologation
Taxe annuelle	Oui	Le tarif de la taxe est fixé en fonction de la puissance fiscale et du type de moteur (essence ou diesel) du véhicule. Les véhicules électriques et hybrides sont exonérés de cette taxe.
Taxe CO ₂	Non	-
Taxe sur les carburants	Oui	Droit d'importation : 2,5 % Taxe parafiscale à l'importation : 0,25 % TIC : 376,4 MAD par hectolitre pour l'essence et 242,20 MAD par hectolitre pour le gasoil TVA à l'importation : 10 %
Subvention aux véhicules propres	Non	-
Norme d'économie de carburant	Non	-

4.2 Analyse SWOT

La mise en œuvre d'instruments réglementaires visant à réduire la consommation de carburant et les émissions de CO₂ des véhicules ne peut être réalisée qu'en analysant avec précisions les opportunités, défis et obstacles politiques, institutionnels, économiques et techniques existantes ou qui pourraient surgir tout au long du projet. L'analyse SWOT permet de synthétiser et clarifier ces paramètres :

Atouts

- **Climat favorable, ressources et engagements stratégique en faveur de la double transition du transport et de l'énergie** : Le Maroc bénéficie de conditions climatiques optimales pour l'expansion de la capacité en ER, ce qui est dans son intérêt étant donné sa forte dépendance aux combustibles fossiles importés. Il dispose également d'abondantes ressources minérales nécessaires, notamment pour les batteries de véhicules électriques, comme le cobalt et le phosphate. Le pays est ainsi idéalement placé pour accélérer la transition vers les VE dans le cadre de la double transition des secteurs du transport et de l'énergie.
- **Production d'électricité à partir des ER en augmentation constante** : Le Maroc accélère déjà activement sa transition énergétique, avec pour objectif de produire une grande partie de son électricité à partir des ER, dont la part est en constante augmentation (45 % de la capacité installée en 2024). Son ambition est de devenir autosuffisant et de réduire sa dépendance au charbon et au pétrole.
- **Rôle croissant sur le marché automobile mondial** : Grâce à sa position géographique, ses ressources minérales (cobalt, phosphate) et sa position stratégique dans l'économie mondiale, le Maroc s'est imposé comme un producteur automobile clé, premier exportateur de véhicules particuliers vers le continent africain et quatrième exportateur (en valeur) vers l'UE. Il est également devenu un catalyseur d'investissements étrangers, notamment chinois, ces derniers dominant le marché des batteries et des VE.
- **Ambitions climatiques claires dans le secteur du transport** : Les mesures réglementaires (système de bonus-malus, normes d'émissions de CO₂) sont déjà mentionnées dans la SNDD ainsi que les CDN de 2021 et 2025. Leur potentiel de réduction des émissions et les besoins financiers sont quantifiés, renforçant ainsi leur légitimité et leur crédibilité. D'autres stratégies transversales fixent des objectifs ambitieux en matière de réduction des émissions, de renouvellement du parc et de développement de la mobilité durable.
- **Mandat clair pour développer un système de bonus-malus** : Dans le cadre du projet IMPROVE et lors de plusieurs conférences (événement de lancement du projet du 30 avril 2024, conférence sur la décarbonation pendant le Green Impact Expo du 11 au 13 février 2025), le MTL a réaffirmé son ambition d'introduire un système de bonus-malus, un mécanisme incitatif encourageant l'achat de véhicules propres et pénalisant les plus polluants.

- **Mesures en place pour le renouvellement du parc :** Certaines mesures au Maroc témoignent déjà de sa volonté de renouveler le parc de véhicules. Le pays n'autorise pas, à quelques exceptions près, l'importation de véhicules d'occasion de plus de 5 ans et propose des programmes de renouvellement du parc de véhicules de transport professionnel qui contribuent à réduire l'âge du parc.
- **Disponibilité et qualité des données :** La NARSA et ses centres d'immatriculation collectent déjà des données capitales pour l'analyse du marché automobile et la conception d'instruments réglementaires.

Opportunités

- **Contribution majeure à la réduction des GES :** Le Maroc s'est fixé des objectifs ambitieux de réduction des émissions. La mise en œuvre des mesures de la CDN contribuerait de manière significative à l'objectif national de réduction des émissions de GES (53 % d'ici 2035, dont 21,6 % inconditionnels par rapport au scénario de référence).
- **Proximité à l'Union européenne :** Pour l'UE, le Maroc est un partenaire stratégique avec lequel elle a noué une coopération étroite et multiforme. Le partage de l'expérience européenne avec la mise en œuvre des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ comme l'expérience française avec la mise en œuvre d'un système Bonus-Malus pourrait être facilité par cette proximité. Malgré le revirement de l'UE concernant la décision d'interdire la vente de véhicules thermiques en 2035 et l'élargissement possible du périmètre du mécanisme d'ajustement carbone aux frontières dans le futur, les orientations stratégiques de l'UE pourraient jouer en faveur du Maroc qui a déjà engagé une transition de son industrie automobile vers des chaînes de valeur de la mobilité électrique intégrées et décarbonées ce qui, par ricochet, pourrait accroître la disponibilité de véhicules à émissions nulles sur son propre marché.
- **Un marché automobile national en transition :** En mettant en œuvre des instruments réglementaires visant à réduire la consommation de carburant et en encourageant l'adoption de véhicules à zéro émission, le Maroc pourrait renforcer la résilience à long terme de son marché intérieur face à la transition mondiale vers les VE. Le Maroc est déjà en passe de devenir un acteur central dans la chaîne de valeur des VE. En impulsant cette transition sur le plan national, alors que les taux de motorisation augmentent régulièrement, le marché automobile marocain pourrait s'appuyer sur la puissance de ses capacités de production de VE pour se préparer à l'avenir.

Faiblesses

- **Obstacles à l'accès aux données :** Bien que la plupart des données requises existent, leur exploitation, lorsqu'elles concernent les véhicules de seconde main et certaines catégories de véhicules en circulation est difficile en raison de la non-interopérabilité des bases de données qui sont détenues par différentes entités (par exemple, les données sur les taxis, les véhicules

étatiques, les cyclomoteurs de moins de 50 cm³) et de la restriction d'accès liée à la sensibilité et à la confidentialité de ces données.

- **Qualité des données perfectible** : La NARSA collecte les données sur les valeurs d'émissions de CO₂. Celles-ci se rapportent en principe aux phases du cycle de conduite NEDC (cycle urbain, cycle extra-urbain et cycle mixte). Toutefois, les analyses ont permis de démontrer que certaines émissions pourraient correspondre au cycle de conduite WLTP. De plus, lorsque la norme EURO 6 est mentionnée, il n'est pas systématiquement précisé à quelle phase (b, c ou d) elle fait référence. Cela complique l'estimation des émissions moyennes de CO₂ du parc automobile marocain ainsi que l'élaboration d'une référence de base. Les données sur la consommation de carburant ne sont pas non plus collectées.
- **Marché local dominé par les importations** : Bien que le Maroc dispose d'une industrie automobile bien établie, dominée par deux constructeurs internationaux, les groupes Stellantis et Renault, la majorité des véhicules vendus sur le marché local sont importés (85,6 % en 2023). Cette dépendance aux importations pourrait toutefois se transformer en opportunité dans la mesure où les importations proviennent de pays notamment européens appliquant déjà des normes en matière d'économie de carburant, ce qui peut constituer une base favorable pour un changement réglementaire au Maroc.
- **Incitations faibles à l'achat de véhicules à émission nulle et au renouvellement de la flotte** : A l'exception de l'exonération à l'acquittement de la taxe annuelle et de la taxe de luxe pour les véhicules électriques et hybrides, il n'existe pas de programme de subvention ou d'incitations fiscales aux ménages comme aux entreprises incitant à l'achat de ce type de véhicule comme cela se pratique dans d'autres pays dans le monde (bonus écologique en France, exonération de TVA en Norvège ou de taxe d'achat en Chine). Il n'existe pas non plus de prime à la casse ou de prime à conversion proposé à l'ensemble de la population. En revanche, les VE et hybrides bénéficient de droits de douane avantageux de 2,5% contre 17,5% pour un véhicule thermique.
- **Absence de réglementation contraignant les constructeurs et importateurs de véhicules à vendre des véhicules plus performants énergétiquement** : Malgré les ambitions fortes du Maroc à produire et déployer des véhicules à émissions nulles, il n'existe aucune réglementation qui impose aux constructeurs de transformer leur flotte.
- **Coûts élevés d'acquisition des véhicules à faibles émissions ou nulles** : Bien que l'offre de véhicules électriques commence à se diversifier, le prix d'acquisition de ces véhicules comme des hybrides reste élevé par rapport à un véhicule thermique classique au regard du pouvoir d'achat des Marocains.
- **Manque d'infrastructures** : Bien que le développement d'une infrastructure durable fasse partie des priorités du Royaume, les bornes de recharge sont encore insuffisantes et restent à déployer plus massivement à l'échelle nationale.

Menaces

- **Une approche commune unifiée à bâtir absolument au niveau ministériel sur la nécessité d'une réglementation sur l'efficacité énergétique des véhicules** : Le MTL plaide fermement et publiquement pour l'introduction d'un système de bonus-malus au Maroc. Il pourrait aussi être question d'introduire des normes d'émissions de CO₂ à un stade ultérieur. Toutefois, la concertation interministérielle à un stade précoce de la conception de la réglementation est un facteur clé pour garantir un large soutien ministériel et faire front commun face aux éventuelles critiques que ce nouvel instrument réglementaire pourrait susciter.
- **Absence d'information et d'incitation au consommateur** : l'absence de campagne d'information et de sensibilisation des consommateurs en faveur des véhicules à émissions nulles de même que l'inexistence de programmes de subvention en faveur des véhicules à faibles émissions pourrait entraver l'adhésion du public à ces instruments réglementaires, d'autant plus si les véhicules d'occasion étaient couverts par ces mesures.
- **Réticence du secteur privé** : si les réglementations proposées représentent un risque pour la compétitivité des constructeurs en leur imposant à la fois des obligations et en limitant le choix des consommateurs, ceux-ci pourraient se mobiliser pour ralentir ou reporter l'adoption de réglementations ambitieuses.

5. Résumé et conclusion

Le Maroc se trouve à un tournant stratégique pour la décarbonation du secteur des transports. Cette étude préliminaire pour le projet IMPROVE met en évidence les principales caractéristiques et défis du secteur du transport routier au Maroc, offrant une opportunité stratégique pour améliorer l'efficacité énergétique et réduire les émissions.

Comme le souligne l'analyse SWOT, le Maroc a le potentiel de mener cette transformation avec succès. Porté par ses engagements et ambitions climatiques, ainsi que par son rôle croissant et sa capacité de production en forte expansion dans le segment des VE du secteur automobile mondial, le Maroc est idéalement positionné pour conduire la décarbonation de son secteur des transports parallèlement à sa transition énergétique. À cet égard, le Maroc est particulièrement bien équipé pour le développement et la mise en œuvre de mécanismes réglementaires visant à améliorer l'efficacité des véhicules et à accélérer l'électrification, comme en témoigne les engagements du Royaume dans ses CDN et autres stratégies.

Les principaux atouts du Maroc résident d'abord dans son climat particulièrement favorable à l'expansion des énergies renouvelables, l'augmentation de la production d'électricité à partir de ces sources, ainsi que dans son ambition et son mandat clairs en faveur du développement de mesures de décarbonation du secteur des transports — dont certaines (le système de bonus-malus et les normes d'émissions de CO₂) disposent déjà d'estimations quantifiées de leur potentiel de réduction et de leurs besoins financiers. Par ailleurs, des institutions telles que la NARSA collectent déjà les données nécessaires à la conception de tels instruments.

Des opportunités émergent également des relations stratégiques du Maroc avec l'Union européenne et de sa proximité géographique, qui favorisent un développement de marché mutuellement bénéfique et un transfert de savoir-faire pour soutenir la transition vers une mobilité durable. Le rôle croissant du Maroc dans les chaînes de valeur mondiales de l'automobile et des VE, associé à son potentiel de production de VE « *du puits à la roue* », constituent un levier important pour accélérer la transition vers les VE à l'échelle mondiale, mais aussi sur son propre marché. Le taux de motorisation dans le pays est en hausse, bien qu'il soit jusqu'à présent dominé par les véhicules à moteur thermique.

Cependant, la décarbonation du secteur des transports, et plus particulièrement la mise en œuvre d'instruments réglementaires en ce sens, ne va pas sans difficultés. Le marché intérieur marocain reste dominé par les importations (majoritairement en véhicules entièrement construits – CBU), la mise en application des normes EURO 6b a été retardée, et les incitations en faveur de l'adoption de véhicules à émission nulle demeurent faibles. La majorité des données existent et sont collectées mais des lacunes persistent — notamment l'absence de données sur la consommation de carburant, les valeurs d'émissions de CO₂ relevées sur la base de cycles de conduite incertains (NEDC ou WLTP) —, auxquelles s'ajoutent des obstacles à l'accès aux données et une faible concertation des principaux acteurs publics, posant ainsi des défis en matière de gouvernance et de gestion efficace des données. D'autres obstacles pourraient venir s'ajouter, tels que le manque de sensibilisation des consommateurs, une possible résistance du secteur privé, ainsi que l'insuffisance des infrastructures de recharge.

En dépit de ses engagements internationaux, le Maroc n'a pas encore mis en place de politiques d'efficacité énergétique des véhicules (étiquetage de la consommation de carburant, système de bonus-malus, normes d'émissions de CO₂, obligations des constructeurs en matière de véhicules à faibles/zéro émissions). Des mesures existent mais elles sont soit trop ciblées (programme de prime à la casse pour les taxis, voir section 2.5.1), soit insuffisantes (interdiction d'importer des véhicules d'occasion de plus de 5 ans avec de nombreuses dérogations, exonération de la taxe annuelle et de la taxe de luxe pour les véhicules électriques et hybrides, voir sections 2.2 et 2.4) pour permettre une transition rapide et systématique vers un parc automobile plus propre et plus durable.

Le MTL, partenaire politique du projet IMPROVE, a déclaré publiquement son intention de mettre en place un système de bonus-malus et travaille actuellement à son élaboration. Toutefois, le succès de sa mise en œuvre reposera également sur une concertation forte et précoce avec les autres ministères, en particulier le ministère de l'Économie et des Finances, et sur le développement d'une approche unifiée en matière de politiques d'efficacité énergétique des véhicules. Par exemple, l'accès à des informations clés pour cette étude aurait pu être amélioré si un mécanisme de consultation des autres ministères avait déjà été mis en place au moment de sa rédaction.

Afin de relever ces défis et **d'accélérer l'élaboration de nouvelles réglementations cohérentes et efficaces en faveur de l'efficacité énergétique des véhicules et de la décarbonation du transport**, un certain nombre d'actions prioritaires doivent être engagées :

1. Améliorer l'accès aux données et leur qualité :

- Déploiement d'un système MRV pour améliorer la collecte et le suivi des données relatives aux véhicules en circulation, à la consommation de carburant, aux importations de véhicules neufs et de seconde main et aux nouvelles immatriculations, ventilées par catégorie.
- Élaboration de scénarios prospectifs afin d'orienter la politique de décarbonation et de permettre un choix éclairé des mesures à adopter.
- Renforcement de la transparence en rendant accessibles les données automobiles (processus, données du parc, émissions), afin de permettre aux universités et aux instituts de recherche de travailler sur ces données.
- Mise en place d'une méthodologie standardisée pour le calcul du taux de motorisation.

2. Renforcement de l'expertise et de la gouvernance (notamment interinstitutionnelle) :

- Sensibilisation du personnel du CNEH et des centres d'immatriculation provinciaux et préfectoraux de la NARSA à la collecte des valeurs d'émissions de CO₂ et à la norme EURO.
- Formation des parties prenantes impliquées dans la régulation et le contrôle du secteur automobile.
- Développement d'une approche unifiée des politiques d'efficacité énergétique des véhicules au sein des ministères.
- Amélioration de la coordination entre les différents acteurs institutionnels et industriels.

3. Mise en œuvre des mesures identifiées dans les plans d'action nationaux et internationaux :

- Introduction d'un système de bonus-malus pour encourager l'achat de véhicules propres et pénaliser les véhicules les plus polluants.
- Intégration d'un système d'étiquetage énergétique conforme aux normes internationales.
- Accélération des investissements dans les infrastructures de recharge pour accompagner l'adoption des véhicules électriques.
- Application des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules particuliers neufs et pour les véhicules utilitaires légers neufs.

4. Intégration des dimensions socioéconomiques et incitation au changement de comportement des consommateurs :

- Faire le bilan de l'impact social des mesures réglementaires sur les consommateurs.
- Soutenir les ménages et les professionnels du transport dans la transition à travers des dispositifs de soutien financier et des programmes de subvention.
- Éduquer les consommateurs sur les avantages, notamment les économies de coûts, des véhicules à émissions nulles ou faibles.
- Établir un dialogue sur le développement, les impacts et les bénéfices potentiels des instruments réglementaires pour l'efficacité des véhicules et l'électrification avec les acteurs du secteur privé, afin d'anticiper et de répondre à leurs préoccupations.

En capitalisant sur ses engagements climatiques, son industrie automobile en pleine croissance et ses capacités institutionnelles, le Maroc a le potentiel de devenir un modèle régional de décarbonation des transports et se positionner de manière dominante dans l'industrie émergente des véhicules électriques. La mise en œuvre rapide et coordonnée des politiques recommandées garantira une transition durable, bénéficiant à l'ensemble des parties prenantes et des citoyens à travers le Royaume.

6. Références

- Accelerating to Zero Coalition (2021). « Déclaration de la COP26 sur l'accélération de la transition vers les voitures particulières et VUL 100 % zéro émission ». <https://acceleratingtozero.org/the-declaration/>.
- Administration des Douanes et des Impôts Indirects (ADII) (2025a). « Catégorie de la prestation: Importation de marchandises – Dédouanement d'un véhicule ». https://www.douane.gov.ma/c/journal/view_article_content?groupId=16&articleId=51643&version=1.0. [Consulté le 4 mars 2026]
- Administration des Douanes et des Impôts Indirects (ADII) (2025b). « Dédouanement des véhicules ». <https://www.douane.gov.ma/mcv/#/view?pagelId=2>. [Consulté le 4 mars 2026]
- Administration des Douanes et des Impôts Indirects (ADII) (2025c). « ADIL : Assistant au Dédouanement des marchandises à l'Importation en Ligne ». <https://www.douane.gov.ma/adil/>. [Consulté le 4 mars 2026]
- Administration des Douanes et des Impôts Indirects (ADII) (2025d). « Droit de timbre ou taxe sur les voitures de luxe ». <https://www.douane.gov.ma/dms/loadDocument?documentId=74405>. [Consulté le 4 mars 2026]
- Administration des Douanes et des Impôts Indirects (ADII) (2026). « Code des Douanes et Impôts Indirects ». Disponible sur Deryany Law Office : <https://www.deryany-avocat.com/code-douanes-impots-indirects-2026-importation-exportation-maroc/>. [Consulté le 18 mars 2026]
- Agence Internationale de l'Énergie (AIE) (2024a). « Where does Morocco get its energy? » (anglais). <https://www.iea.org/countries/morocco/energy-mix#where-does-morocco-get-its-energy>. [Consulté le 10 septembre 2025]
- Agence Internationale de l'Énergie (AIE) (2024b). « How is energy used in transport in Morocco? » (anglais). <https://www.iea.org/countries/morocco/efficiency-demand#how-is-energy-used-in-transport-in-morocco>. [Consulté le 10 septembre 2025]
- Agence Internationale de l'Énergie (AIE) (2025). « How much CO₂ does Morocco emit? » (anglais). <https://www.iea.org/countries/morocco/emissions#how-much-co2-does-morocco-emit>. [Consulté le 10 septembre 2025]
- Agence Marocaine de Développement des Investissements et des Exportations (AMDIE) (2026). « Accords de libre-échange ». <https://amdie.gov.ma/accords-libre-echange/>. [Consulté le 19 février 2026]
- Association des Constructeurs Européens d'Automobiles (ACEA) (2026). « The Automobile Industry Pocket Guide 2025/2026 » (anglais). <https://www.acea.auto/files/ACEA-Pocket-Guide-2025-2026.pdf>.
- Association des Importateurs de Véhicules au Maroc (AIVAM) (2025). « Performances du marché automobile au Maroc en 2024 ». <https://www.aivam.ma/sites/default/files/2025-01/Bilan%20Aivam%202024.pdf>.
- Autorité Nationale de Régulation de l'Énergie (ANRE) (2025). « Rapport Annuel 2024 ». <https://anre.ma/wp-content/uploads/2025/12/ANRE-Rapport-VF-web.pdf>.

- BTR (2024). « BTR Group Invests in Morocco for Lithium-Ion Battery Anode Material Project » (anglais).
<https://www.btrchina.com/en/News/info.aspx?itemid=1244>. [Consulté le 19 février 2026]
- Chef du Gouvernement (2022). « Le gouvernement lance le processus de soutien exceptionnel des professionnels du secteur du transport routier (Communiqué de presse) ». <https://www.cg.gov.ma/fr/node/10822>. [Consulté le 4 mars 2026]
- COBCO (2025). « COBCO inaugurates its first manufacturing unit with a capacity of 40,000 tons » (anglais).
<https://cobco.ma/cobco-inaugurates-its-first-manufacturing-unit-with-a-capacity-of-40000-tons/>. [Consulté le 19 février 2026]
- Colson, M. et F. Spathelf (2023). « Inventaire des émissions de gaz à effet de serre du transport terrestre marocain et mise en place d'un système MRV ». *GIZ GmbH et Ministère du Transport et de la Logistique*.
- Commission économique pour l'Afrique (CEA) (2024). « Mobilité électrique : le Maroc, la RDC et la Zambie détaillent une feuille de route conjointe avec le soutien de la CEA ». <https://www.uneca.org/fr/stories/mobilit%C3%A9-%C3%A9lectrique-le-maroc%2C-la-rdc-et-la-zambie-d%C3%A9taillent-une-feuille-de-route-conjointe>. [Consulté le 19 février 2026]
- EUR-Lex (2018). « Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE.) ». Journal Officiel de l'Union européenne. L 151, pp. 1-218.
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/fr/TXT/?uri=CELEX%3A32018R0858>. [Consulté le 23 février 2026]
- Désy, M. (2025). « Batteries électriques : le Maroc gagne du terrain ». *Finances News Hebdo*.
<https://fnh.ma/article/developpement-durable/batteries-electriques-maroc>. [Consultée le 17 mars 2026]
- Direction Générale des Impôts (DGI) (2025). « TSAVA ». <https://portail.tax.gov.ma/wps/portal/DGI/Vos-impots-procedures/tsava>. [Consulté le 4 mars 2026]
- L'Economiste (2025). « Comment se dessine l'avenir des Gigafactories au Maroc » [Vidéo en ligne]. Disponible sur DailyMotion : <https://www.dailymotion.com/video/x9gfcsc>. [Consultée le 11 mars 2026]
- eMove. Site officiel de eMove.
<https://emove.ma/>. [Consulté le 4 mars 2026]
- GIZ GmbH (2015). *La Gestion des Coopérations dans la Pratique : Façonner le Changement Social avec Capacity WORKS*. Springer Gabler.
<https://doi.org/10.1007/978-3-658-07892-8>.
- Groupe Renault (2025a). « Usine de Casablanca (SOMACA) ». <https://www.renaultgroup.com/groupe/implantations/usine-casablanca-somaca>. [Consulté le 4 mars 2026]

- Groupe Renault (2025b). « Usine de Tanger ». <https://www.renaultgroup.com/groupe/implantations/usine-tanger>. [Consulté le 4 mars 2026]
- Haut-Commissariat au Plan (HCP) (2024). « Note sur les principaux résultats de l'Enquête Nationale sur le Niveau de Vie des Ménages 2022-2023 ». https://www.hcp.ma/Note-sur-les-principaux-resultats-de-l-Enquete-Nationale-sur-le-Niveau-de-Vie-des-Menages-2022-2023_a4061.html. [Consulté le 4 mars 2026]
- Haut-Commissariat au Plan (HCP) (2025a). « Population légale du Royaume du Maroc selon les résultats du RGPH 2024 ». https://www.hcp.ma/Population-legale-du-Royaume-du-Maroc-repartie-par-regions-provinces-et-prefectures-et-communes-selon-les-resultats-du_a3974.html. [Consulté le 4 mars 2026]
- Haut-Commissariat au Plan (HCP) (2025b). « Population & démographie ». https://www.hcp.ma/Population-demographie_r513.html. [Consulté le 4 mars 2026]
- Haut-Commissariat au Plan (HCP) (2025c). « Biens et services ». <https://applications-web.hcp.ma/DCN2022/PA14.html>. [Consulté le 4 mars 2026]
- Haut-Commissariat au Plan (HCP) (2025d). « PIB par habitant en dirham ». https://www.hcp.ma/PIB-par-habitant-en-dirham_a3126.html. [Consulté le 4 mars 2026]
- Ibold. S (2024). « Le rôle du Maroc dans la révolution mondiale de l'électromobilité ». GIZ GmbH. www.changing-transport.org/publications/moroccos-role-in-the-global-electro-mobility-revolution/.
- Ministère de l'Economie et des Finances (2025) « Code Général des Impôts 2025 ». <https://www.finances.gov.ma/Publication/dgi/2024/cgi-2025-fr.pdf>. [Consulté le 4 mars 2026]
- Ministère délégué auprès du Ministre de l'Energie, des Mines, de l'Eau et de l'Environnement, chargé de l'Environnement (2014). « Loi-cadre 99-12 portant Charte Nationale de l'Environnement et du Développement Durable ». https://dmp.uae.ma/textes_juridiques/generaux/loi_cadre_99_12.pdf.
- Ministère de l'Energie, des Mines et de l'Environnement (2019). « Pacte de l'Exemplarité de l'Administration ». https://environnement.gov.ma/images/publication/Pacte_de_lExemplarite%C3%A9_de_lAdministration_Version_Fran%C3%A7aise.pdf.
- Ministère de l'Energie, des Mines et de l'Environnement (2020). « Stratégie Nationale de l'Efficacité Énergétique à l'Horizon 2030 ». https://www.mem.gov.ma/Lists/Lst_rapports/Attachments/33/Strat%C3%A9gie%20Nationale%20de%20l'Efficacite%C3%A9%20%C3%A9nerg%C3%A9tique%20%C3%A0%20l'horizon%202030.pdf.
- Ministère de l'Équipement et du Transport (2013). « Stratégie Nationale de Développement de la Compétitivité Logistique ». <https://www.equipement.gov.ma/Publications/Logistique/Documents/Strat%C3%A9gie%20Nationale%20de%20D%C3%A9veloppement%20de%20la%20Comp%C3%A9titivite%C3%A9%20Logistique.pdf>.
- Ministère de l'Investissement, de la Convergence et de l'Évaluation des Politiques Publiques (MICEPP) (2024). « Investissement : Implantation au

Royaume du Maroc de la première Gigafactory de la région Middle East & Africa ».

<https://micepp.gov.ma/fr/le-ministere/actualites/investissement-implantation-au-royaume-du-maroc-de-la-premiere-gigafactory>. [Consulté le 19 février 2026]

- Ministère de la Transition Energétique et du Développement Durable (MTEDD) (2021a). « 4^{ème} Communication Nationale du Maroc à la Convention Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques ». https://unfccc.int/sites/default/files/resource/Quatri%C3%A8me%20Communication%20Nationale_MOR.pdf.
- Ministère de la Transition Energétique et du Développement Durable (MTEDD) (2021b). « Stratégie Bas Carbone à Long Terme Maroc 2050 ». https://unfccc.int/sites/default/files/resource/MAR_LTS_Dec2021.pdf.
- Ministère de la Transition Energétique et du Développement Durable (MTEDD) (2024). « Rapport National d'Inventaire du Maroc à la Convention-Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques ». <https://unfccc.int/sites/default/files/resource/Maroc%20-%20Rapport%20National%20d%27Inventaire%20-%20D%C3%A9cembre%202024.pdf>.
- Ministère de la Transition Energétique et du Développement Durable (MTEDD) (2025a). « 5^{ème} Communication Nationale et le 1^{er} Rapport Biennal sur la Transparence à la Convention Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques ». https://unfccc.int/sites/default/files/resource/Morocco%20-%20Combined%20report%20-%205NC_BTR1.pdf.
- Ministère de la Transition Energétique et du Développement Durable (MTEDD) (2025b). « Contribution Déterminée au Niveau National CDN 3.0 du Maroc 2026 - 2035 ». https://unfccc.int/sites/default/files/2025-10/MOROCCO%20NDC%203.0%20_30.9.25.pdf.
- Le Ministère du Transport et de la Logistique (2025) « Création de deux programmes pour le renouvellement des véhicules destinés aux services de transport routier ». <https://transport.gov.ma/fr/media-center/actualites/creation-de-deux-programmes-pour-le-renouvellement-des-vehicules-destines>. [Consulté le 4 mars 2026]
- NARSA (2025). « Portail dédié au programme de renouvellement du parc de transport routier ». <https://tajdid-hadira.narsa.gov.ma/login>. [Consulté le 4 mars 2026]
- Neo Motors (2024). « Notre Usine de Ain El Aouda ». <https://www.neomotors.ma/production-site>. [Consulté le 19 février 2026]
- Office des Changes (2025a). « Commerce Extérieur du Maroc 2024 : Rapport Annuel ». <https://www.oc.gov.ma/sites/default/files/2025-07/Rapport%20Commerce%20Ext%C3%A9rieur%202024%20VF.pdf>.
- Office des Changes (2025b). « Indicateurs Mensuels Echanges Extérieurs : Année 2024 ». https://www.oc.gov.ma/sites/default/files/2025-01/IMEE%202024_0.pdf.
- Office des Changes (2026). « Indicateurs Mensuels Echanges Extérieurs : Année 2025 ».

<https://www.oc.gov.ma/sites/default/files/2026-01/IMEE%20D%C3%A9c%202025.pdf>.

- Royaume du Maroc (2017). « Stratégie Nationale de Développement Durable ». https://www.environnement.gov.ma/images/a_la_une/JANVIER2022/Rapport_Strategie_Nationale_DD_juin2017_Mai_2017_Web.pdf.
- Royaume du Maroc (2025a). « Shanghai: Pleins feux sur les perspectives de l'industrie des véhicules électriques au Maroc ». Maroc.ma. <https://www.maroc.ma/fr/actualites/shanghai-pleins-feux-sur-les-perspectives-de-lindustrie-des-vehicules-electriques-au-maroc>. [Consulté le 19 février 2026]
- Royaume du Maroc (2025b). « M. Akhannouch reçoit le Directeur exécutif de Renault et préside la cérémonie de signature d'un avenant à la convention d'investissement avec le groupe ». <https://www.maroc.ma/fr/actualites/m-akhannouch-recoit-le-directeur-executif-de-renault-et-preside-la-ceremonie-de-signature-dun-avenant>. [Consulté le 19 février 2026]
- Sadden, E. (2025). « INTERVIEW: Minister outlines Morocco's expanding role in battery, EV supply chains » (anglais). <https://www.spglobal.com/energy/en/news-research/latest-news/metals/120125-interview-minister-outlines-moroccos-expanding-role-in-battery-ev-supply-chains>. [Consulté le 19 février 2026]
- Secrétariat d'Etat auprès du Ministre de l'Energie, des Mines et du Développement Durable, chargé du Développement Durable (2019). « Plan Climat National à horizon 2030 ». <https://www.environnement.gov.ma/images/Climat/PCN1-min.pdf>.
- Stellantis (2025a). « MAROC - Stellantis et le Gouvernement Marocain consolident leur partenariat industriel à Kénitra Inauguration de l'extension de l'usine de Kénitra et lancement de nouveaux projets ». <https://www.media.stellantis.com/me-fr/corporate-communications/press/maroc-stellantis-et-le-gouvernement-marocain-consolident-leur-partenariat-industriel-a-kenitra-inauguration-de-l-extension-de-l-usine-de-kenitra-et-lancement-de-nouveaux-projets>. [Consulté le 19 février 2026]
- Stellantis (2025b). « Fiat Tris électrifie la mobilité professionnelle au Maroc ». <https://www.media.stellantis.com/me-fr/fiat/press/fiat-tris-electrifie-la-mobilite-professionnelle-au-maroc>. [Consulté le 19 février 2026]
- Stellantis (2026a). « Stellantis Maroc lance "ECO BONUS" : une initiative inédite pour accélérer la transition énergétique et le renouvellement du parc automobile national ». <https://www.media.stellantis.com/me-fr/corporate-communications/press/stellantis-maroc-lance-eco-bonus-une-initiative-inedite-pour-accelerer-la-transition-energetique-et-le-renouvellement-du-parc-automobile-national>. [Consulté le 11 mars 2026]
- Stellantis (2026b). « Stellantis Maroc s'allie avec AXA Assurance Maroc pour offrir une solution d'assurance inédite dédiée à la micromobilité électrique ». <https://www.media.stellantis.com/me-fr/corporate-communications/press/stellantis-maroc-s-allie-avec-axa-assurance-maroc-pour-offrir-une-solution-d-assurance-inedite-dediee-a-la-micromobilite-electrique>. [Consulté le 11 mars 2026]
- Stellantis (2026c). « STELLANTIS Maroc et ATTAWFIQ Microfinance s'allient pour démocratiser la micromobilité électrique professionnelle ». <https://www.media.stellantis.com/me-fr/corporate->

[communications/press/stellantis-maroc-et-attawfig-microfinance-s-allient-pour-democratiser-la-micromobilite-electrique-professionnelle](#). [Consulté le 11 mars 2026]

- Tanger Med Port Authority (2025). « Véhicule neuf ». <https://www.tangermedport.com/fr/activites/vehicule-neuf/>. [Consulté le 19 février 2026]
- VOLTAMOTORS MAROC. Site Officiel de Voltamotors Maroc. <https://voltamotors.ma>. [Consulté le 4 mars 2026]

7. Annexes

Annexe 1 : Cas de véhicules soumis à une homologation à titre isolé

Selon l'article 96 du décret n° 2-10-421, (le texte législatif marocain) sont soumis à l'homologation à titre isolé les véhicules suivants :

- Les véhicules neufs importés dont le constructeur n'a pas de mandataire accrédité au Maroc ;
- Les véhicules neufs non homologués par type ;
- Les véhicules usagés importés de moins de cinq (5) ans d'âge. Toutefois, des dispositions concernant les Marocains résidant à l'étranger peuvent être prises ;
- Les véhicules neufs construits en série limitée ;
- Les véhicules neufs complétés dont le châssis a été précédemment homologué par type ;
- Les véhicules vendus aux enchères publiques ;
- Les véhicules spécialement aménagés aux personnes aux besoins spécifiques ;
- Les véhicules destinés à l'enseignement de la conduite ;
- Les véhicules déjà homologués et ayant subi une ou plusieurs modifications notables ;
- Les véhicules soumis à immatriculation et gravement accidentés et réparés en vue de les remettre en circulation.

Le ministre de l'Équipement et des Transports fixe les modalités d'application du présent article.

Annexe 2 : Arrêté numéro 2730-10

Arrêté du ministre de l'Équipement et des Transports n° 2730-10 du 25 décembre 2010 5 du 19 moharrem 1432) relatif à l'homologation des véhicules, de leurs éléments et accessoires.

Bulletin officiel n° 5910 du 20 janvier 2011 : <https://ltexpertise.ma/wp-content/docs/Automobile/Homologation-vehicule-automobile/lien16.pdf>

Annexe 3 : Arrêté numéro 1948-21

Arrêté du ministre de l'Énergie, des Mines et de l'Environnement n°1948-21 du 5 hija 1442 (16 juillet 2021) relatif aux caractéristiques des grands produits pétroliers.

https://www.mem.gov.ma/Lists/Lst_Textes_Reglementaires/Attachments/207/BO_70_22_Fr.pdf

En tant qu'entreprise fédérale, la GIZ accompagne le gouvernement allemand dans la réalisation de ses objectifs dans le domaine de la coopération internationale pour le développement durable.

Publié par :

Deutsche Gesellschaft für
Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Sièges sociaux

Bonn and Eschborn, Germany

Friedrich-Ebert-Allee 36+40
53113 Bonn, Germany

T +49 61 96 79-0
F +49 61 96 79-11 15

E info@giz.de
I www.giz.de

Auteurs :

Nezha Daaif, Rabat, Conseillère technique
Anne-Sophie Tobar-Malagueno, Bonn, Conseillère technique
Karim ben Amara, Casablanca, Chef du Centre National d'Essais et d'Homologation.

Éditeurs :

Gregor Bauer, GIZ
Dounia Houssini Squali, MTL
Fairouz Bennis, MTL
El Mustapha Zemani, MTL
Fatima Alkhatiri, NARSA
Hanane Mahfoud, MTL
Verena Flues, GIZ
Sebastian Ibold, GIZ

Photo crédits/sources :

Image de couverture générée par intelligence artificielle (IA).

Liens URL :

Cette publication contient des liens vers des sites Internet externes. La responsabilité du contenu des sites externes mentionnés incombe toujours à leurs éditeurs respectifs. Lors de la première mise en ligne de ces liens, la GIZ a vérifié le contenu des sites tiers afin de déterminer s'il était susceptible d'engager une responsabilité civile ou pénale. Toutefois, une vérification constante des liens vers des sites externes ne peut raisonnablement être exigée en l'absence d'indices concrets d'une violation des droits. Si la GIZ prend elle-même connaissance ou est informée par un tiers qu'un site externe vers lequel elle a fourni un lien est susceptible d'engager une responsabilité civile ou pénale, elle supprimera immédiatement le lien vers ce site. La GIZ se désolidarise expressément de tout contenu de cette nature

Impression et diffusion :

GIZ, IMPROVE, Rabat, Maroc
Rabat, 2026

Deutsche Gesellschaft für
Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH

Registered offices
Bonn and Eschborn

Friedrich-Ebert-Allee 32 + 36
53113 Bonn, Germany
T +49 228 44 60-0
F +49 228 44 60-17 66

Dag-Hammarskjöld-Weg 1-5
65760 Eschborn, Germany
T +49 61 96 79-0
F +49 61 96 79-11 15

E info@giz.de
I www.giz.de
I www.changingtransport.org