

Concours externe pour l'accès à l'emploi de secrétaire des affaires étrangères (cadre d'Orient) au titre de l'année 2025

Épreuve écrite d'admissibilité

27 septembre 2024

Épreuve facultative de gestion des entreprises

Durée totale de l'épreuve : 4 heures – coefficient 1

Seuls comptent les points au-dessus de 10 sur 20.

Rédaction, à partir d'un dossier, d'une note ayant pour objet de vérifier la capacité du candidat à analyser un cas pratique et son aptitude à proposer des solutions cohérentes, simples et efficaces.

Sujet au verso

Ce dossier comporte 28 pages (page de garde non comprise).

Sujet

Conseiller au sein de l'ambassade de France au Maroc, vous êtes sollicité en vue de la préparation du dossier de la visite du ministre délégué, chargé du Commerce extérieur, de l'Attractivité, de la Francophonie et des Français de l'étranger. Celle-ci intervient dans un contexte de très forte hausse des investissements chinois au Maroc. Il vous est demandé de préparer une note sur l'expansion de ces investissements et les arguments à faire valoir, auprès des autorités marocaines, pour les convaincre de miser sur les investissements français.

Sommaire

Document 1 : *Bank of Africa*, « La cité Mohamed VI Tanger Tech accueille deux nouveaux géants chinois de l'industrie des batteries automobiles, pour un montant global d'investissement de 910 Millions USD en 2024, sur 50 Hectares, induisant la création de 3800 emplois au total », 14 mai 2024, page 2

Document 2 : *Le Monde*, « Le Maroc, cible des investissements chinois dans les batteries », 27 mai 2024, pages 2 et 3

Document 3 : *Reuters*, « France ready to finance Morocco's 3GW power link to Western Sahara », 26 avril 2024, page 4

Document 4 : *Al Majalla*, « As Morocco diversifies its economic partnerships, France vies for a seat at the table », 9 mai 2024, pages 4 à 7

Document 5 : *Direction générale du Trésor*, « Maroc – Relations économiques bilatérales », 13 décembre 2023, pages 8 et 9

Document 6 : *L'Opinion*, « Maroc-Chine : Ce que gagnera le Maroc de la 'Nouvelle Route de la Soie' », 23 août 2022, pages 9 et 10

Document 7 : *Investment Monitor*, « What role do French post-colonial legacies play in African FDI ? », 29 juin 2022, pages 11 et 12

Document 8 : *Fondation pour la recherche stratégique*, « La présence économique de la Chine au Maghreb : Ambitions et limites », 29 octobre 2018, pages 12 à 16

Document 9 : *L'Economiste maghrébin*, « Le Maroc a attiré 9,5 milliards de dollars d'investissements chinois en batteries électriques », 31 octobre 2023, pages 16 et 17

Document 10 : *Royaume du Maroc – Ministère de l'Industrie et du Commerce*, « Maroc - Chine : Pour un partenariat économique et commercial renforcé », 2 mars 2024, pages 17 et 18

Document 11 : *Le Monde*, « La France se dit prête à investir directement au Sahara occidental au côté du Maroc », 5 avril 2024, pages 18 et 19

Document 12 : *BPI France*, « Le défi de l'internationalisation des entreprises françaises en 2023 », 15 mai 2023, pages 19 à 21

Document 13 : *Les Echos Solutions*, « Osez l'export : 5 minutes pour comprendre les mesures phares », 1^{er} décembre 2023, pages 21 à 25

Document 14 : *Challenge*, « Maroc : nouvelle bataille de positionnement entre les entreprises françaises et espagnoles », 11 janvier 2024, pages 25 à 28

Document 1 : *Bank of Africa*, « La cité Mohamed VI Tanger Tech accueille deux nouveaux géants chinois de l'industrie des batteries automobiles, pour un montant global d'investissement de 910 Millions USD en 2024, sur 50 Hectares, induisant la création de 3800 emplois au total », 14 mai 2024

La cérémonie de signature s'est tenue en présence du Président de HAILIANG, M. Cao Jiangu, et du Président de SHINZOOM, M. Pi Tao, ainsi que de leur top management respectif. Ces accords représentent un tournant majeur dans l'écosystème automobile marocain, avec l'accueil dans le Royaume d'un 1er opérateur industriel de cuivre, à travers le Groupe HAILIANG, et d'un 1er opérateur d'anodes, la société SHINZOOM.

Le projet de HAILIANG au Maroc s'étend sur une superficie de terrain de 30 hectares et implique un investissement de 450 millions de dollars US dès 2024 et la création de 1800 emplois. HAILIANG, basée à Zhuji, dans la province du Zhejiang en Chine, est un leader industriel mondial, notamment dans la production de pièces automobiles en cuivre, telles que les tuyaux, les barres et les raccords de tuyaux. Fondée en 1989, l'entreprise a généré des revenus de 30 milliards de dollars US en 2022, se classant ainsi 459e dans le Fortune Global 500 pour la même année. Avec 22 sites de production répartis à travers le monde, y compris aux États Unis et en Europe, HAILIANG a établi des partenariats solides avec des entreprises de renommée, telles que Sunwoda.

Le projet de SHINZOOM s'étend sur une superficie de terrain de 20 hectares et implique un investissement de 460 millions de dollars US dès 2024 et la création de 2000 emplois. SHINZOOM, filiale de Hunan Zhongke Electric Co., Ltd, incarne l'excellence et l'innovation dans la production d'anodes pour les batteries au lithium. Fondée en 2001 et basée à Changshan, province du Hunan, SHINZOOM a su s'imposer comme le troisième producteur chinois d'anodes, générant des revenus d'environ 1 milliard de dollars US en 2023. La société, en croissance rapide, opère à travers six usines en Chine, dont deux en partenariat avec des leaders de l'industrie comme BYD.

Ces nouveaux projets ambitieux confirment le positionnement de la Cité Mohammed VI Tanger Tech en tant que pôle d'excellence et d'opportunités pour les entreprises industrielles internationales opérant dans des secteurs compétitifs et globalisés, conformément à la Vision Souveraine de SA MAJESTE Le Roi Mohammed VI.

Pour rappel, la Société d'Aménagement de Tanger Tech (SATT) opère, aménage et développe une nouvelle Cité industrielle et résidentielle, intégrée et intelligente, sur une superficie de 2167 ha dans la région de Tanger, et accueille d'ores et déjà une dizaine d'opérateurs depuis son lancement effectif en Février 2023.

Sous la conduite de son Président Fondateur, M. Othman Benjelloun, la SATT est le fruit d'un partenariat entre trois acteurs nationaux de premier rang, BANK OF AFRICA, Tanger Med Special Agency et le Conseil Régional de Tanger Tétouan Al Hoceima, en association avec la société chinoise, China Communications Construction Company (CCCC), premier groupe public de travaux et d'infrastructures en Chine. La SATT s'engage à poursuivre avec l'appui de son Président, son Management et ses partenaires le développement du projet inédit de la Cité Mohammed VI Tanger Tech.

Document 2 : *Le Monde*, « Le Maroc, cible des investissements chinois dans les batteries », 27 mai 2024.

Près de 10 milliards d'euros. Tel est le montant des investissements que six sociétés cotées chinoises ont dit, ces derniers mois, vouloir réaliser au Maroc : BTR New Material, CNGR Advanced Material, Gotion, Hailiang, Shinzoom et Tinci. Leur point commun ? Toutes sont spécialisées dans la production de batteries, ou de leurs composants, pour voitures électriques.

Trois de ces annonces ont déjà fait l'objet d'une signature avec le gouvernement marocain, tandis qu'une quatrième implique la holding royale Al Mada par l'intermédiaire d'une joint-venture. Elles

interviennent alors que la filière chinoise, qui produit les trois quarts des batteries pour voitures électriques dans le monde, est soupçonnée de dumping par les Etats-Unis et l'Union européenne (UE).

Le 14 mai, la Maison Blanche a ainsi fait passer de 7,5 % à 25 % la taxe sur les importations chinoises de batteries lithium-ion et de composants de batterie, celles sur les voitures électriques devant bondir de 25 % à 100 %. De son côté, Bruxelles s'est donné jusqu'au 5 juin pour décider de l'augmentation de ses droits de douane sur les voitures électriques chinoises, actuellement taxées à 10 %.

Face aux offensives européennes et américaines, les entreprises chinoises qui ont déclaré vouloir investir au Maroc ne font pas mystère de leurs motivations. Les incitations fiscales que leur offre le royaume chérifien sont attrayantes et sa main-d'œuvre, abondante et relativement qualifiée, est plus abordable qu'en Europe.

Premier exportateur de voitures vers l'UE

Louées par tous les observateurs, sa proximité avec le Vieux Continent et sa connectivité au transport maritime ont hissé le pays au rang de premier exportateur de voitures vers l'UE, grâce aux implantations de Renault et de Stellantis (ex-PSA). Dans le détroit de Gibraltar, le port à conteneurs Tanger Med est à moins d'une heure de l'Espagne et à cinq jours des côtes américaines.

Mais ce sont surtout les accords de libre-échange que Rabat a signés avec Washington et Bruxelles qui intéressent les entreprises chinoises. « La plupart des produits [fabriqués au Maroc] peuvent entrer sur les marchés européen et américain avec des droits de douane nuls », soulignait, le 8 mai, Hailang, qui envisage de construire une usine de cuivre dans le nord du pays.

Dans la bataille mondiale sur les véhicules électriques, ces accords ont un poids prépondérant, arrimant un peu plus le Maroc, un pays connecteur, à l'instar du Vietnam et du Mexique, aux nouvelles routes de la soie. « C'est le seul de la région qui fait la jonction entre l'Afrique et l'Europe, qui constitue un point de passage du commerce asiatique et qui bénéficie d'accords de libre-échange avec les Etats-Unis et l'UE », explique Vincent Vicard, directeur adjoint du Centre d'études prospectives et d'informations internationales.

En moins de deux ans, l'attractivité du Maroc auprès de la filière chinoise des voitures électriques s'est trouvée renforcée. Une première fois après que l'exécutif européen a proposé, en 2021, l'interdiction de la vente des voitures thermiques neuves à l'horizon 2035 – un objectif entériné à Strasbourg en 2023.

Incitation à la prudence

Une seconde fois, en 2022, quand le président américain, Joe Biden, a acté son plan anti-inflation (Inflation Reduction Act). La réforme pénalise les constructeurs étrangers de VE, mais elle conditionne une partie du crédit d'impôt à l'approvisionnement en batteries et en minerais critiques dans des pays liés, comme le Maroc, par un accord de libre-échange avec les Etats-Unis.

Le cobalt en particulier est concerné. La société minière marocaine Managem, qui alimente déjà BMW, en fournira, en 2025, à Renault, qui possède à Tanger son deuxième plus grand site de production, où le constructeur fabrique son modèle électrique Mobilize Duo.

Le rôle du royaume chérifien dans le boom des voitures électriques passera-t-il demain par la production sur son sol de véhicules chinois ? « Rabat en a la volonté », assure Stanislas Bailly, directeur général de Sneci. Installée en Chine et au Maroc, cette société française de conseil, qui travaille avec Renault et Stellantis, a récemment mené une étude du marché marocain pour un constructeur chinois.

L'expérience de BYD incite toutefois à la prudence. En 2017, le principal rival de Tesla avait annoncé, en présence du roi Mohammed VI, un mégaprojet de production de voitures, de bus et de camions électriques au Maroc. Avant de faire machine arrière.

Document 3 : *Reuters*, « France ready to finance Morocco's 3GW power link to Western Sahara », 26 avril 2024

RABAT, April 26 (Reuters) - France is ready to participate in funding a 3 gigawatt power cable linking the Moroccan city of Casablanca to the town of Dakhla in Western Sahara, French Finance Minister Bruno Le Maire said on Friday.

Western Sahara has been disputed between Morocco - which calls it its southern provinces - and the Algeria-backed Polisario front, which demands an independent state there.

"I confirm to you that we are ready to participate in funding this project," Le Maire told a Moroccan-French business forum in Rabat.

In February, French foreign minister Stéphane Séjourné had said France backs Morocco's investments in Western Sahara and reaffirmed support for Rabat's autonomy plan for the territory, signaling a warming up of ties between the two countries after a period of diplomatic frost.

Morocco wants France to recognise its full sovereignty over Western Sahara, following the example of the U.S. and many Arab and African countries.

France is also willing to cooperate with Morocco in developing solar, wind and green hydrogen as well as nuclear power, Le Maire said.

French development agency AFD would offer a loan of 350 million euros to help Morocco phosphates and fertilisers giant OCP with its decarbonisation push, Le Maire said.

France is the largest foreign investor in Morocco with an investment stock amounting to 8.2 billion euros (\$8.75 billion) up to 2022.

Document 4 : *Al Majalla*, « As Morocco diversifies its economic partnerships, France vies for a seat at the table », 9 mai 2024

In the not-too-distant past, relations between France and Morocco were stiff. In September last year, Morocco's King Mohammed VI chose not to accept French offers of help after an earthquake in the High Atlas Mountains killed thousands. He did, however, accept help from the UK and Spain.

It seemed to speak volumes, as did the year it took for Morocco to finally accredit France's new ambassador to Rabat. As the former colonial power, France can get a rougher ride than others. Paris, whose soldiers recently had to withdraw from the Sahel, now needs its former colony on its side. For Morocco, increased trade with France is no bad thing.

France is already Morocco's biggest foreign investor, with an \$8.7bn stock as of 2022, and big French firms such as Renault and Safran have huge industrial facilities in the North African country.

Many suitors

Yet France is not the only interested party. Cash-rich China has long looked attractive to North African eyes, while other European states are shmoozing Rabat, which plays a key role in the Maghreb and Mediterranean.

Morocco's global appeal has made Paris more interested in improving relations—and they have been improving. At the end of April, French Finance Minister Bruno Le Maire announced that Paris was ready to help fund a 3-gigawatt power cable linking Casablanca to Dakhla in the Western Sahara, over which Morocco claims sovereignty.

West Sahara is claimed as the ancestral homeland of the Sahrawi people, but in recent years, the United States, Spain, and several Arab states have recognised Morocco's claims over the sparsely populated desert territory.

Le Maire's announcement was preceded by a visit to Rabat from French foreign minister Stéphane Séjourné, who said Paris backs Morocco's autonomy plan for the territory. It meant that the power cable was but one area of discussion.

Le Maire also said France would work with Morocco on solar, wind, green hydrogen, and nuclear power, while French development agency AFD would give a \$375mn loan to help Morocco phosphates and fertilisers giant OCP to decarbonise.

While there have been clear signs of improving relations, analysts note that ties are still not as warm as they were during the tenures of Jacques Chirac and Nicolas Sarkozy. A diplomatic chill and a lack of confidence prevail.

Sticking point

In private, diplomats say the lack of official recognition of Moroccan sovereignty over Western Sahara from France is a sticking point. Rabat thinks Paris is pandering to Algeria, which supports the Polisario Front, which also claims sovereignty.

Xavier Driencourt, a former French ambassador to Algeria, claimed that Paris is set to recognise Moroccan sovereignty over Western Sahara and that this "will be announced by President Emmanuel Macron himself during an upcoming visit".

There is now a flurry of diplomatic activity over timings, but Macron's trip seems like a culmination, with French ministers responsible for the interior, investment, economy, finance, and industry all having visited Morocco in recent months.

France's growing interest in Morocco's raw materials and energy resources could explain its seeming atonement or implicit acknowledgement of past French misdeeds after two centuries of colonial exploitation. French officials have kept repeating the same phrase of "building a shared future and overcoming the past." At the very least, this shows that France belatedly realises its future is linked to the southern Mediterranean.

To this end, it is building for a future in uncertain times. In Europe, Russia is waging a major land war for the first time in two generations, while views in the European Union are diverging on some of the biggest issues. Moreover, if elected, Donald Trump could threaten Europe's security protection, as afforded through NATO.

France is also struggling with its declining role, having recently been kicked out of the Sahel by states such as Mali and Niger, whose military coup leaders prefer Moscow and the mercenaries of the Wagner Group for back-up. Its ability to impact events around the world has been greatly diminished. Though it has tried, Paris has been unable to influence the conflicts in Gaza, Sudan, and Ukraine.

In short, the France that is seeking better ties with Morocco in 2024, is very different from the colonial France of the past. Whether Moroccans appreciate that, however, is a different matter.

France's growing interest in Morocco's resources could explain its seeming atonement of past French misdeeds after two centuries of colonial exploitation.

In need of a boost

Like other European states, France struggles to sustain any convincing economic growth. Rates of 0.5% and 0.8% do not set the pulse racing. Moreover, its borrowing now exceeds 116% of gross domestic

product (GDP), and its 2024 budget deficit is 5.5% of GDP when the European Union's own financial rules say this should be no higher than 3%.

The government wants parliament to agree to cut spending by €10bn (\$10.75bn) to €16bn (\$17.2bn) to reduce the fiscal deficit. The timing is tricky with upcoming European elections, but Paris fears a downgrade by the credit ratings agencies.

Morocco seems to be faring better and is expanding economically. Support for Paris remains strong in government and business circles, but politically and even culturally, the North African kingdom has had eyes for others.

Moroccan colleges now teach in English, not French, for instance. Rabat agreed to normalise relations with Israel in return for Washington recognising Moroccan sovereignty over Western Sahara.

Keeping its options open, Morocco is also receptive to Chinese investment as part of Beijing's giant Belt and Road Initiative, while its trade with Russia has grown since the invasion of Ukraine.

Morocco sells food to Russia, while Russia sells Morocco oil and gas. Morocco then turns a blind eye when the Russian oil and gas are resold to Europe from Morocco's Mediterranean ports.

Spain has replaced France as Morocco's top economic partner, with bilateral trade exceeding €21bn in 2023, while trade with France was worth €16bn.

Diversifying partnerships

The kingdom seems determined to diversify its base of economic partners and is prepared to play its cards well. Its positioning (along the major Mediterranean and Atlantic trade routes) is one of its biggest attractions.

Over the last five years, Paris has bristled as Morocco awarded contracts to companies from Spain, China, Germany, Italy, Turkey, Australia, and Canada. It even picked Israeli satellites over French ones that were launched in 2017.

French firms are involved in big Moroccan construction projects, including stadiums, hotels, telecoms infrastructure, ports, airports, and high-speed rail links between cities such as Kenitra, Marrakech, and Agadir, yet they want warmer relations. At a recent economic forum, which brought business leaders together with Le Maire and his Moroccan counterpart Nadia Fettah Alaoui, delegates heard the revealing phrase : "France needs Morocco to open the door to Africa."

Several Moroccan industries look impressive, including banking, insurance, tourism, air transport, real estate, communications, infrastructure, and agriculture.

French companies want to collaborate with their Moroccan peers in the new Atlantic Africa Initiative, which aims to break the isolation of landlocked African countries and connect them to a network of roads and ports so that they can export their goods by sea. These lucrative mega-projects have financial backing from the United Arab Emirates and big international institutions.

Spain has replaced France as Morocco's top economic partner, with bilateral trade exceeding €21bn in 2023. Trade with France was worth €16bn, while trade with Germany was worth €7bn. The UK is now the top importer of Moroccan goods.

While France remains a key player in Morocco partly because it has a large expatriate community living there and partly because French tourists contribute so much to the Moroccan economy, Rabat has diversified, especially in renewables.

Green energy

A prime example is Xlinks—an ambitious proposal to build one of the world's largest renewable energy projects, transmitting electricity from southern Morocco to Britain via a 4,000km undersea cable to power 7 million homes.

Investment costs are huge, but various states, banks, and companies, including big Arab investors, have signed up. If it goes ahead, the project would use Saharan solar and wind energy to supply around 8% of Britain's energy needs.

Rabat is also working to extend a pipeline to transport green hydrogen to European markets by 2030—a project strongly supported by Berlin. If Morocco can attract global investors, up to \$60bn will be invested in green hydrogen by 2050. According to the German Fraunhofer Institute, it aims to become the world's largest hydrogen producer with a capacity of 160 terawatt-hours.

Around 400 projects are seeking to produce thermal energy from Moroccan solar and wind sources in a major push to decarbonise by the end of the decade. This fits Europe's desire to transition away from dependence on fossil fuels. Russia's war on Ukraine turbocharged that process, and German Chancellor Olaf Scholz called for green hydrogen to be part of the transition solution.

French sources told Al Majalla that Paris was still "very interested in renewable energy projects in Morocco, and we want to invest in them" but that the nation was keen "not to repeat past mistakes in the energy field".

Political choice

Le Maire picked up the point about past mistakes, saying: "We only engage in energy with countries with which we have strong friendship relations and complete trust; it is a political choice." During a speech in Rabat, Le Maire expressed his admiration for the construction of a Moroccan technology university and praised his hosts.

"I have studied a lot of literature, but I have not had the same level of education provided by modern Moroccan universities," he said.

"We have full confidence in Moroccan engineers, people, and institutions to build a common economic and industrial future."

It was recognised that France knew that Morocco had specialist knowledge in fields such as renewable energy, artificial intelligence, and precision industries.

Victor Lequillerier, an economist at Bpifrance Institute, a French innovation agency, said: "Morocco's strategy is to enhance its presence in the global value chains system, so some French offers may be less ambitious than the Moroccan economy's aspirations."

A nation known for mastering the art of seduction, the French may yet need to use all their charms to woo this resurgent former colony.

Malgré un accroissement de la concurrence – en particulier extra-européenne (Chine, Etats-Unis) – la France reste le premier partenaire économique et financier du Maroc. En dépit d'un contexte marqué par de fortes perturbations sur les chaînes d'approvisionnement mondiales, les échanges commerciaux avec le Maroc ont nettement progressé (+24% en 2022), sous l'effet de la croissance des exportations françaises de céréales, permettant de résorber notre déficit bilatéral et retrouver le deuxième rang des fournisseurs devant la Chine. Principal pourvoyeur de devises du Royaume, la France demeure le premier investisseur étranger (30,8% du stock total) et le premier pays d'origine des transferts de la diaspora marocaine et des recettes touristiques.

1. La montée en puissance des écosystèmes industriels marocains (automobile, aéronautique) a fortement contribué à la hausse des échanges commerciaux avec le Maroc depuis dix ans. D'après les douanes françaises, de 2012 à 2022, nos importations en provenance du Maroc ont augmenté de 112%, deux fois plus rapidement que nos exportations (61,5%). Par conséquent, notre solde bilatéral s'est nettement dégradé, passant d'un excédent de 1,1 Md EUR en 2012 à un déficit de 432 M EUR en 2022. Cette tendance s'explique principalement par l'intégration croissante du Maroc dans les chaînes de valeur mondiales avec une spécialisation des écosystèmes industriels (automobile, aéronautique) : une partie des flux du Maroc vers la France proviennent de réexportations d'entreprises françaises qui possèdent des usines de construction et d'assemblage dans le Royaume (par exemple, l'usine de Renault à Tanger ou de Stellantis à Kenitra). Ainsi, en considérant les données en valeur ajoutée qui ne retiennent que la destination finale des échanges et retraitent les flux d'intrant au cours de la production, la France affiche un léger excédent commercial (0,2 Md EUR en 2020, dernières données disponibles).

2. En 2022, les échanges commerciaux ont nettement progressé (+24% à 13,4 Md EUR) permettant d'améliorer notre balance bilatérale et de retrouver le 2^{ème} rang des fournisseurs du Royaume. Après avoir atteint un record de 1,6 Md EUR en 2021, le déficit commercial de la France vis-à-vis du Maroc a diminué de 72% et s'élève à 432 M EUR en 2022. Ce redressement s'explique essentiellement par la très forte croissance des exportations françaises (+39,9%, contre +12,1% pour les importations) tirées par les ventes de céréales et de blé. Les conséquences de la guerre en Ukraine ont en effet contraint le Royaume à reconfigurer ses chaînes d'approvisionnement en favorisant les producteurs français : les produits agricoles représentent ainsi 20,5% de nos exportations (+310% à 1,3 Md EUR) et notre part de marché dans les importations de blé tendre est passée de 30% en 2021 à 50% en 2022. Outre l'agriculture, les exportations françaises d'équipements électroniques et mécaniques progressent de +15,5% pour s'établir à 1,6 Md EUR, la France étant le premier fournisseur de pièces automobiles du Maroc en 2022. S'agissant de nos importations, les principaux écosystèmes industriels du Maroc affichent de solides performances : les véhicules automobiles représentent notre premier poste d'importation (35% du total), suivis par les produits agricoles et halieutiques (+33% à 1,2 Md EUR) et le textile (+14,1% à 975 M EUR).

Si le Maroc représente 1% des échanges commerciaux de la France avec le monde, il reste notre premier partenaire commercial en Afrique et le deuxième dans la région ANMO après la Turquie. Selon les statistiques des douanes marocaines, la France, qui était historiquement le premier fournisseur du Royaume, a d'abord perdu sa place en 2012 au profit de l'Espagne (14,1% des parts de marché en 2022). Après avoir été également dépassée par la Chine en 2020 et 2021, **la France est néanmoins redevenue le deuxième fournisseur du pays (10,6% des parts de marché contre 10 % pour la Chine) en s'appuyant sur la progression des ventes de blé.**

3. La France est le premier investisseur étranger au Maroc en stock, avec un engagement marqué dans les secteurs industriels et des services (immobilier, commerce, activités financières). Le stock d'IDE français au Maroc est de 8,1 Md EUR en 2022 (-10% par rapport à 2021), ce qui permet au Royaume d'être le premier pays récipiendaire des investissements français en stock dans la zone ANMO. D'après les données de l'Office des changes, la France est le premier investisseur étranger en stock de capital (30,8%) loin devant les autres investisseurs : Emirats Arabes Unis en deuxième position (20,3%) et l'Espagne troisième (8%). Les recettes des IDE français sont concentrées à hauteur de 27,3% dans le secteur immobilier, suivi par l'industrie (23,9%), le commerce (20,3%) et les activités financières

(10,5%). Avec la représentation de la quasi-totalité des entreprises du CAC 40 et l'implantation de près de 1300 filiales d'entreprises françaises, le Royaume est la première destination des investissements français en Afrique (20% du total du stock de capital). Dans le sens contraire, la France reste particulièrement attractive pour les investissements marocains à l'étranger : le stock d'IDE marocain étant passé de 372 M EUR à 1,8 Md EUR entre 2015 et 2022 (soit le premier investisseur africain en France).

4. Premier pays d'origine des transferts financiers de la diaspora marocaine et du contingent de touristes, la France est le principal pourvoyeur de devises du Maroc. En 2022, les transferts financiers des marocains résidant à l'étranger (MRE) de France ont atteint 3,3 Md EUR, soit une hausse de 17,9 % par rapport à 2021. Les transferts des MRE de France représentent 32,2 % du total des transferts reçus par le Royaume, devant l'Espagne (13,4 %) et l'Italie (11,5 %). Par ailleurs, la France consolide sa position en tant que premier marché émetteur des recettes touristiques au Maroc. Les dépenses des touristes français en 2022 se sont élevées à 2,9 Md EUR (contre 1,2 Md EUR en 2021), soit 33 % du total. Cette hausse inédite des dépenses de voyages françaises (+135,2 %) porte la reprise de l'activité touristique marocaine, qui retrouve désormais son niveau pré-COVID. Les recettes touristiques et les transferts financiers représentent un apport important de devises et constituent un enjeu majeur – en particulier dans le contexte de reconstruction post-séisme - pour le financement et la stabilité du Royaume.

5. Aide institutionnelle : le Maroc est le premier récipiendaire des financements AFD dans le monde et bénéficie de nombreux instruments de la DG Trésor et de BPI France. Notre exposition (financements engagés) se décompose ainsi :

- **AFD** : 3,7 Md EUR d'exposition dont 2,1 Md EUR d'encours (financements décaissés) et 1,6 Md EUR de restes à verser. Le Maroc est le premier pays AFD en termes d'exposition et le deuxième en termes d'encours (premier sur l'encours souverain).
- **BPI Assurance Export** : 742,3 M EUR d'encours, dont un encours en assurance-crédit de 600 M EUR (principalement répartis sur les secteurs de la défense et des transports), aucune garantie appelée.
- **Prêt du Trésor** : 897 M EUR d'encours à fin juin 2022. Bien qu'aucun prêt du Trésor n'ait été accordé au Maroc depuis 2017, il s'agit du premier pays en termes d'encours de prêt avec une forte concentration sur le ferroviaire (lignes à grande vitesse).
- **FASEP** : entre 2010 et 2021, 18 projets sur financement FASEP ont été conduits au Maroc pour un montant total de 13 M EUR, essentiellement dans les secteurs de l'environnement et des transports. 4 projets sont toujours en cours fin 2023.

Document 6 : *L'Opinion*, « Maroc-Chine : Ce que gagnera le Maroc de la 'Nouvelle Route de la Soie' », 23 août 2022

Tanger Tech, industrie vaccinale, commerce, l'ambassadeur de Chine à Rabat fait le tour des projets en cours, tout en revenant sur la plus-value de la nouvelle Route de la Soie pour le Maroc. Détails.

On peut dire que 2016, date de la visite historique de SM le Roi Mohammed VI en Chine, a été un tournant majeur dans les relations du Royaume avec la future superpuissance mondiale. La coopération bilatérale a tellement prospéré que nous parlons désormais d'un partenariat stratégique multidimensionnel.

Dans la salle de réception de l'ambassade de Pékin à Rabat, ornée de portraits, l'ambassadeur Li Changlin nous a reçus pour parler des états des lieux du commerce et des grands projets d'investissements chinois. Ils sont d'ailleurs nombreux.

Parmi les projets qui attirent le plus d'attention, celui de « Tanger Tech », dont la phase opérationnelle n'a pas encore commencé, faisant ainsi susciter plusieurs spéculations sur un éventuel retard. Interrogé sur ce point, l'ambassadeur chinois a indiqué que les négociations, qui ont duré des années, ont été couronnées par la signature de la Convention-cadre pour la réalisation du projet, le 25 juillet 2022, à Rabat.

« Cette convention d'investissement marque une avancée considérable pour la mise en oeuvre de ce projet ambitieux », assure M. Changlin, soulignant que ledit projet deviendra une référence de la présence chinoise au Maroc. Ce projet, rappelons-le, prévoit la mise en place d'un parc industriel, d'une zone de service logistique et d'une zone immobilière. L'objectif initial d'un tel projet est d'accueillir 200 entreprises chinoises. Le champ reste tout aussi ouvert aux entreprises marocaines, selon l'ambassadeur.

En plus de Tanger Tech, l'ambassadeur estime que le plus grand projet d'investissement chinois au Maroc est celui du groupe « CiticDicastal », leader mondial spécialisé dans le moulage d'aluminium et dans la production de pièces automobiles. L'entreprise a injecté 600 millions de dollars dans l'usine de Kénitra, dirigée par un staff marocain, dont le directeur général. Annuellement, l'usine produit, rappelle M. Changlin, cinq millions de pièces, dont l'essentiel est exporté vers les Etats-Unis et l'Europe.

Coopération vaccinale : la Chine honore ses engagements

Par ailleurs, durant la pandémie, le Maroc et la Chine ont coopéré étroitement, sachant que Pékin, à travers le Laboratoire « Sinopharm », a été le principal fournisseur du Royaume. A présent, le Maroc a reçu toutes les quantités de vaccins qu'il a commandées (une soixantaine de millions), nous a précisé M. Changlin qui n'a pas manqué de nous donner plus de détails sur la production du vaccin chinois au Maroc comme prévu par la convention signée avec le gouvernement marocain.

« La mise en seringue des vaccins anti-Covid-19 dans les installations de Sothema a commencé dès décembre 2021 », confie l'ambassadeur, ajoutant que cela est provisoire en attendant la mise en service de l'Usine de Benslimane. Tous ces projets s'inscrivent dans le cadre d'une coopération multidimensionnelle que le Maroc souhaite développer en adhérant au projet « de la ceinture et de la route », autrement appelé « Nouvelle Route de la Soie ».

Que rapportera concrètement ce projet au Maroc qui a signé la convention portant sur sa mise en application ? « Le Maroc constitue un partenaire naturel et un pivot dans cette initiative », assure le représentant de Pékin, rappelant que le Royaume est le premier pays maghrébin à signer le mémorandum d'entente relatif à ce projet en 2017. En gros, le Maroc devrait en bénéficier en termes d'opportunités commerciales.

L'ambassadeur évoque « des facilités de commerce », en plus des projets d'investissements qui auront tendance à augmenter, faisant part de la volonté de nouveaux opérateurs chinois de prospecter le marché marocain. En outre, la Chine a l'ambition de concourir pour décrocher le contrat de la ligne à grande vitesse reliant Agadir et Marrakech. Pékin, ayant un savoir-faire très développé dans ce domaine, se distingue par ses offres attractives avec un rapport prix/qualité intéressant.

La Chine veut un commerce équilibré, mais !

Sur le plan commercial, les deux pays font des progrès, bien que le Maroc demeure largement déficitaire vis-à-vis de la Chine. Le déficit a atteint 58,5 Mds DH en 2021 contre 49,1 Mds DH en 2020 et 21,7 Mds DH en 2011. En somme, le volume des échanges entre Rabat et Pékin a atteint 6 milliards de dollars, confirme l'ambassadeur qui, en réponse à notre question, fait part de la volonté de la Chine d'avoir des termes d'un échange équilibré.

« La Chine ne cherche pas éperdument d'excédent commercial, ce n'est pas notre ultime objectif », a-t-il précisé, soulignant que le Maroc exporte de plus en plus vers son pays.

Au-delà de la coopération économique, Rabat et Pékin s'entendent mieux que jamais sur le plan politique, d'autant que le Maroc soutient le principe de la Chine Unie, au paroxysme de la tension sino-américaine à propos du Taiwan. Ce soutien poussera-t-il Pékin à faire évoluer sa position sur l'affaire du Sahara, l'ambassadeur tente de répondre à cette question épineuse (voir 3 questions à...).

Document 7 : *Investment Monitor*, « What role do French post-colonial legacies play in African FDI? », 29 juin 2022

France's former colonies in Africa depend on their former ruling country for FDI, but does this run the risk of over-reliance?

In the centuries when Europe's colonial powers rose to prominence, beginning in the 15th century, the UK and France ruled over more than 95% of the African continent, with the UK colonising 22 states and France 20. France primarily colonised North Africa, parts of West Africa and much of central Africa, while the UK took control of the east and south. Further colonialisation from Germany, Portugal, Spain and Italy brought with it yet more enforced European culture and influence to the continent.

After many years under the influence of distant powers, almost all of these countries have gained full independence, yet North Africa continues to be a hub for France-based investment, despite bouts of simmering tension. So why is France so reluctant to let go of its ties to the region? Why do former colonies seem to feel a degree of loyalty to their former powers? And what impact could France have on North Africa's future economic status?

Morocco – a stable environment for French FDI

Morocco is a leading source and destination market for foreign direct investment (FDI) in North Africa. The country benefits from political stability, solid connectivity and close geographical proximity to Europe. Morocco places a high level of importance on its FDI performance and has put numerous economic development plans in place to encourage international investment.

Marie Françoise Marie-Nelly, World Bank country director for the Maghreb region, says: "Morocco has made significant economic and social progress, which has raised the aspirations of Moroccans, especially its young people. The government has launched ambitious plans to meet these aspirations, and these efforts will receive the full support of the World Bank Group."

These initiatives have paid off, with Morocco attracting \$1.7bn (Dh17.15bn) of FDI in 2020 despite the Covid-19 pandemic. France was the top international investor in the country in the year, representing 31.4% of all FDI, followed by the United Arab Emirates (20.9%) and Spain (8.4%). Moroccan-French bilateral relations appear to be untainted by the past, with the French Foreign Ministry recently proclaiming: "Morocco is a great country and a friend of France with whom Paris maintains an exceptional partnership." It added that Morocco "is a crucial partner of the EU".

Likewise, the French Ministry for Europe and Foreign Affairs states : "France remains the leading foreign investor in Morocco. With more than 900 subsidiaries of French companies, Morocco is the leading destination of French investment on the African continent. It is noteworthy that 33 of the 40 companies listed on France's CAC 40 stock market index are present in Morocco."

Tunisia – struggling for investment and keen to strengthen relationships

In October 2019, French President Emmanuel Macron stated: "Tunisia is a priority for France and our relations are very strong." This is just as well, as global FDI to Tunisia has gradually decreased over the past decade and the country is struggling with high unemployment levels. As a result, it remains heavily reliant on international investment for its economic prosperity.

France was by far the largest foreign investor in Tunisia in 2020, with a capital investment of \$164m (€156.28m). Italy, Luxembourg and Germany ranked second, third and fourth, respectively, with a combined total of \$133.8m. Buoyed by this, Tunisia is now taking a direct approach to France to bring in more investment.

In February 2022, Tunisia's Foreign Investment Promotion Agency (FIPA) held a forum for Tunisian expats living in Paris to encourage them to start businesses and invest in their home country. Tunisian

Defence Minister Imed Hazgui and French Defence Minister Florence Barley explained in mid-2020 that they were satisfied “at the current state of relations between Tunisia and France” and pledged “to further develop these relations with the aim of developing a joint long-term plan”.

Outbound North African investment into France

The relations between North Africa and France are not totally one-sided, as the 2021 annual FDI report from French investment promotion agency Business France highlights. The report shows that France was the leading European recipient of job-creating investment from the North African countries in 2021, attracting 60% of North African projects in the continent.

When looking at Morocco and Tunisia in isolation it is evident that both countries continue to invest heavily in their former coloniser. France recorded 37 FDI investments from North African countries in 2021, of which Morocco was responsible for 15, marking a 150% increase from the previous year. Moroccan investments also accounted for half the number of jobs created by North African countries in France. In terms of project numbers, Tunisia was the leading North African investor in France, with 17. In contrast, the number of jobs created by Tunisian companies were almost 40% lower than those created by Moroccan organisations.

North African countries seem to view France as a gateway to the wider European market, but it is also a market they often share a language and cultural affinities with, making it an ideal stepping stone to international expansion.

Document 8 : *Fondation pour la recherche stratégique*, « La présence économique de la Chine au Maghreb : Ambitions et limites », 29 octobre 2018

Introduction

La stratégie économique de la République populaire de Chine (RPC) au Maghreb est souvent perçue comme similaire à celle menée en Afrique subsaharienne, alors qu’elle s’articule autour d’objectifs et de logiques distinctes. La Chine – qui fut le premier État non arabe à reconnaître le Gouvernement provisoire de la République algérienne (GPRA) en décembre 1958 – a établi des relations diplomatiques avec les pays du Maghreb peu après leur indépendance : en novembre 1958 avec le Maroc, en janvier 1964 avec la Tunisie, puis en 1965 avec la Mauritanie. Seules les relations diplomatiques avec la Libye ont été instaurées plus tardivement en 1978, puisque Tripoli reconnaissait jusqu’alors la République de Chine (Taiwan).

Jusqu’au début des années 2000, les relations commerciales et financières sino-maghrébines restent limitées, par manque de complémentarité et à cause de l’influence d’alliés historiques et politiques (comme la France au Maroc, l’Italie en Tunisie ou la Russie en Algérie). En moins de deux décennies, la RPC s’est imposée comme un partenaire incontournable des économies du Maghreb (1), avec des motivations énergétiques et commerciales (2), mais son influence se heurte ici à plusieurs freins, comme la solidité des liens entretenus par les pays de la rive sud de la Méditerranée avec l’Union européenne et les États-Unis, et leur méfiance à l’égard d’une Chine perçue comme hostile à l’islam et dont l’ambition inquiète (3).

Une présence économique et commerciale

Les échanges commerciaux entre la RPC et les cinq pays du Maghreb (Maroc, Mauritanie, Algérie, Tunisie et Libye) ont connu une forte progression passant de 13,3 milliards de dollars en 2008 à près de 17 milliards en 2016.

Plusieurs remarques s’imposent :

- la hausse d’un quart de ces échanges est d’autant plus significative que les États de la région ont connu à des degrés divers d’importants soubresauts politiques, affectant leur économie ;

- ces échanges bilatéraux ne représentent que 15 % du commerce de la Chine avec le continent africain et plus généralement que 0,4 % de son commerce extérieur ;
- plus de la moitié du commerce de la Chine avec les cinq États du Maghreb est en fait réalisée avec l'Algérie ;
- la fluctuation des cours des hydrocarbures explique certaines corrections brutales. Entre 2014 et 2016, la baisse des cours du pétrole a entraîné une diminution des 2/3 du montant des importations chinoises en provenance d'Algérie.

Actuellement, la RPC est le 1^{er} fournisseur de l'Algérie et le 3^e de la Tunisie et du Maroc. Les importations de produits chinois ne cessent de progresser (de 90 % en Algérie et de 20 % au Maroc entre 2010 et 2016). Néanmoins le commerce bilatéral est profondément déséquilibré, puisque le taux de couverture de la Tunisie dans son commerce avec la Chine n'est que de 1 % et de 4 % pour l'Algérie.

La Chine n'est que le 13^e client du Maroc et le 14^e de l'Algérie.

Au Maghreb, les investissements directs étrangers de la Chine demeurent encore modestes (3,1 milliards de dollars en 2016 soit 0,23 % du stock des IDE de la Chine à l'étranger). Au Maroc, la RPC détient 3 % du stock d'IDE contre 20 % pour la France. Par contre l'Algérie figure parmi les premiers bénéficiaires des investissements chinois en Afrique (après l'Afrique du Sud, la RDC et le Nigeria), mais leur montant est encore trop faible (2,55 milliards) pour avoir un impact décisif sur l'économie du pays. La progression de ces investissements est incontestable (ils ont triplé depuis 2010), mais au même rythme que dans le reste de l'Afrique.

En Afrique du Nord comme dans la plupart des pays du continent, les entreprises de la RPC ont bâti de nombreuses infrastructures de génie civil. Une liste exhaustive serait fastidieuse, rappelons que depuis une vingtaine d'années, une large majorité des marchés publics dans le BTP au Maroc, en Libye et en Algérie a été remportée par des groupes chinois. À la fin des années 2000, l'Algérie a bénéficié de la forte appréciation des cours des hydrocarbures, lui permettant notamment de financer la construction de près de 4 millions de logements promis par A. Bouteflika, lors de son accession au pouvoir. La CSCEC (*China State Construction & Engineering Corporation*) a notamment construit plusieurs bâtiments comme l'hôtel Sheraton à Alger, le centre commercial El Qods à Chéraga, présenté par ses promoteurs comme le plus grand centre commercial d'Afrique, ou encore l'établissement hospitalier d'Oran. Actuellement, la CSCEC achève les travaux de construction de la Grande mosquée d'Alger, qui sera par sa superficie (27 hectares), la première d'Afrique et l'aménagement du port et de la zone industrielle d'El Hamdania. Contrairement à une idée souvent admise, les entreprises chinoises n'ont plus un avantage salarial déterminant, puisque la rémunération minimum horaire dans certaines villes (2,7 \$ à Shenzhen) est désormais supérieure à celles en vigueur au Maroc (1,4 \$) ou en Algérie (1 \$).

Les principaux atouts des groupes de BTP chinois sont :

- leur capacité à déployer plusieurs milliers d'ouvriers sur un chantier, assurant une rapidité dans l'exécution des travaux ;
- le bénéfice d'économies d'échelle par le nombre de projets engagés (remises accordées par les fournisseurs, coûts de recherche amortis) ;
- une qualité de construction indiscutablement supérieure à celle des entrepreneurs locaux ;
- enfin, grâce à leur expérience acquise sur leur marché intérieur, les groupes de BTP chinois peuvent travailler facilement avec des partenaires occidentaux et offrir désormais des prestations qui se rapprochent de celles proposées par leurs concurrents étrangers.

Le recours aux entreprises chinoises est également justifié par les tensions sociales très préoccupantes dans la région, comme en Algérie avec une pénurie criante de logements et des infrastructures souvent délabrées. Les Chinois sont la première communauté étrangère en Algérie (avec de l'ordre de 40 000 ressortissants), mais qui vivent toujours isolés du reste de la population. Les commerçants chinois et leurs familles installés au Maghreb ne font guère d'efforts pour être acceptés par leur hôte, car leur objectif est de profiter du dynamisme économique de la région, puis de revenir dans leur pays d'origine.

Quels objectifs pour la Chine en Afrique du Nord ?

L'intérêt porté par la Chine à l'Afrique du Nord s'explique par des enjeux énergétiques, miniers et commerciaux.

Le Maghreb : un fournisseur encore marginal en hydrocarbures

La Libye avant la guerre civile (2011) exportait près de 10 % de sa production en pétrole vers la Chine. Désormais seule l'Algérie reste un fournisseur en hydrocarbures, mais marginal puisqu'elle ne couvre que 1,3 % des importations pétrolières chinoises

. Ce faible chiffre ne peut pas s'expliquer par l'éloignement géographique de la Chine qui est à nuancer, puisque la distance entre Shanghai et le port d'Alger est inférieure d'un tiers à celle entre Shanghai et Port Harcourt au Nigeria. Mais en partant d'Algérie, les navires pétroliers doivent emprunter le canal de Suez, une route maritime qui présente de nombreuses contraintes (coût du passage pour les tankers, taille limitée des bâtiments, risques d'attaques terroristes perpétrées par des groupes terroristes actifs dans le désert du Sinaï). La production pétrolière algérienne est surtout faible et en diminution régulière (de 20 % depuis dix ans) et les investissements étrangers restent découragés par certaines restrictions (comme l'obligation imposée aux étrangers d'être minoritaires dans les entreprises de droit algérien) et par un environnement juridique et fiscal incertain.

Les investissements chinois en Libye engagés au début des années 1990 (principalement ceux de la CNPC) sont désormais compromis par l'instabilité du pays, née du renversement du colonel Kadhafi. Pour le moment, les projets de coopération dans le domaine des hydrocarbures restent en deçà des attentes de Pékin, mais ils pourraient devenir plus étroits avec l'Algérie et la Libye, soucieuses de trouver de nouveaux débouchés commerciaux, à cause des évolutions suivantes :

- l'Union européenne qui est la destination des $\frac{3}{4}$ des exportations en pétrole de l'Algérie, connaît une diminution de sa consommation (due aux efforts menés en faveur des énergies renouvelables, et à la baisse de l'activité industrielle). Depuis 2015, les exportations de pétrole d'Algérie vers l'Union ont déjà diminué d'un quart, une tendance qui devrait se poursuivre ;
- en Algérie, la découverte de gisements de gaz non conventionnels (issus de la fracturation de roches de schiste), dont les réserves sont considérées comme les 3^e mondiales, ouvre de nouvelles perspectives. Ce gaz pourrait être exporté par méthanier vers les pays d'Asie ;
- sur le marché européen, l'Algérie est confrontée à la concurrence du gaz naturel en provenance des États-Unis, puisque les contrats conclus avec les fournisseurs américains sont moins contraignants et révisables régulièrement tant sur les prix que la quantité livrée.

Le sous-sol au Maghreb n'est pas aussi riche en minerais et en métaux qu'en Afrique australe. En Mauritanie, la quasi-totalité des importations de la Chine est constituée par du minerai de fer (mais qui ne représente que moins de 1 % de ses achats mondiaux). Au Maroc, la moitié des exportations du royaume vers les ports chinois sont également des minerais (cuivre, zinc et plomb). Mais ces volumes couvrent une très faible part des besoins de l'industrie chinoise. A l'occasion du 7^e Sommet sur la coopération Chine-Afrique (septembre 2018), le Premier ministre algérien, Ahmed Ouyahia a annoncé que l'Algérie participerait à l'initiative de Xi Jinping, dénommée « une ceinture, une route ». Cette expression fait l'objet d'une abondante littérature mais traduit l'ambition de la Chine de bâtir des infrastructures de transport destinées à faciliter son commerce (lignes de chemin de fer, routes, ports en eaux profondes). Les ports d'Algérie permettront prochainement de relier *via* la route transsaharienne, plusieurs centres urbains d'Afrique de l'Ouest comme Agadez, Tamanrasset et Lagos.

Le Maghreb : un marché et une base de fabrication

Les pays du Maghreb sont souvent présentés comme un marché prometteur de près de 100 millions de clients potentiels pour les entreprises chinoises, susceptibles de distribuer leurs biens de consommation courants (produits électroménagers, textile), adaptés à des populations au pouvoir d'achat encore limité, mais davantage solvables qu'en Afrique subsaharienne. La Tunisie, le Maroc, l'Algérie et la Mauritanie représentent 15 % du PIB du continent africain pour 8 % de sa population. Le niveau de vie (exprimé

en parité de pouvoir d'achat par habitant) en Tunisie ou en Algérie est comparable au PIB moyen en Chine (15 000 \$ par an). Mais les marques chinoises sont encore perçues comme peu fiables par un consommateur assez averti. Leurs réseaux de distribution sont parfois défaillants, et les politiques protectionnistes rendent parfois difficile leur implantation. En Algérie, le marché des smartphones est en majorité détenu par des marques nationales comme Condor, ENIE, Kiowa ou Benzo. Une réussite servie par les taxes frappant les importations de produits électroniques.

Dans le secteur automobile, les restrictions d'importation, mises en place à partir de 2016, devraient inciter les constructeurs étrangers à ouvrir des usines sur place. Plusieurs projets de zones économiques spéciales ont été envisagés en partenariat avec des entreprises chinoises qui peuvent bénéficier d'avantages fiscaux, d'exonérations de taxes sur les matières premières et sur les outils de production importés. Mais ces projets peinent à se concrétiser, car ils se heurtent souvent à des objectifs contradictoires. En Algérie, le parc industriel dédié à l'automobile à Bellara n'a pas abouti, puisque le constructeur chinois pressenti pour s'y installer, le groupe JMC, souhaitait n'assembler que ses véhicules sur place sans développer une filière locale. À Tanger, le groupe chinois Haite aurait renoncé à aménager la « Cité Mohammed VI Tanger Tech », présentée comme une plate-forme destinée à accueillir des entreprises chinoises notamment dans la construction automobile ou le textile.

Les freins à l'investissement de la Chine au Maghreb

Au Maghreb, la Chine n'est pas dans une situation aussi favorable qu'en Afrique subsaharienne. En premier lieu, les États du Maghreb sont récipiendaires des investissements effectués par les monarchies du golfe arabo-persique et de manière plus régulière par les pays européens. En 2016, la France et les Émirats arabes unis détenaient les 3/4 du stock des IDE au Maroc. Les capitaux chinois ne sont donc pas aussi indispensables qu'en Afrique subsaharienne, là où les bailleurs de fonds occidentaux se montrent plus frileux (à cause notamment de l'instabilité politique, et des pratiques de mauvaise gouvernance). En Afrique comme au Soudan ou au Zimbabwe, la Chine en échange de l'accès aux matières premières offre une protection diplomatique, notamment un soutien aux Nations unies. Les pays du Maghreb n'entrent pas dans ce cadre d'allégeance et voient dans la Chine, un partenaire précieux capable de les aider dans leur modernisation industrielle, mais aux côtés des États-Unis, et des anciennes puissances coloniales (France, Italie, Espagne). Relevons également la présence active des groupes turcs comme Ulker ou Beko, dont les produits bénéficient d'une forte notoriété.

En quinze ans, la Chine a fait taire certaines critiques, notamment celles portant sur la qualité des produits vendus ou leur potentielle dangerosité, mais plusieurs récriminations sont encore formulées. Les sociétés chinoises de pêches lointaines sont accusées de déclarer des montants inexacts du tonnage brut de leurs navires (un chiffre qui sert à calculer le montant des redevances à verser aux États africains), et d'enfreindre la réglementation sur les limitations des zones de pêche.

Au Maroc, la présence des investisseurs chinois dans le secteur textile est toujours jugée avec méfiance. Après l'abrogation des Accords multifibres (AMF), le 1^{er} janvier 2005 (qui supprima tout quota pour le textile chinois à l'entrée de l'Union européenne), les entreprises marocaines furent confrontées à la concurrence soutenue des marchandises en provenance d'Asie, distribuées sur le marché européen. La production chinoise avait alors un coût de revient nettement plus faible grâce à sa compétitivité salariale et à un volume plus important permettant des économies d'échelle. Les entreprises marocaines ont privilégié leurs activités de sous-traitance pour le compte des marques européennes désireuses de renouveler régulièrement leurs collections, et cherchant des fournisseurs capables d'assurer en quelques jours leur livraison. La filière de la confection au Maroc (qui assure le quart de l'emploi industriel) reste encore très fragile.

Évolutions et recommandations

L'image d'une Chine « prédatrice » s'estompe pour plusieurs raisons :

- Les entreprises chinoises accompagnent l'industrialisation des pays du Maghreb, puisqu'après Renault installé à Tanger et PSA à Kénitra, le constructeur automobile BYD Auto devrait inaugurer une première usine au Maroc au début de la prochaine décennie. La Chine est aussi

un partenaire indispensable pour la modernisation des infrastructures et sans nul doute jouera un rôle essentiel dans la reconstruction de la Libye.

- Le développement économique de la région est de l'intérêt de la Chine, afin d'éviter des bouleversements institutionnels (notamment l'arrivée au pouvoir de régimes islamistes) qui lui seraient préjudiciables. La répression menée à l'encontre de la minorité ouïghoure vaut à la Chine d'être l'objet de menaces de la part de groupes terroristes. Soucieuse de protéger ses expatriés et ses intérêts, la Chine s'implique davantage dans les opérations de stabilisation politique et de sécurisation (appui au G5 Sahel, participation plus active aux missions de l'ONU).
- Enfin, la présence de la Chine au Maghreb permet de soutenir la croissance économique de la région (par l'achat de matières premières et la construction d'infrastructures) offrant ainsi de nouvelles perspectives aux entreprises européennes. Selon les données du FMI, entre 2010 et 2020, le PIB de l'Algérie devrait croître de 35 % et celui du Maroc de 80 %. En Afrique, les groupes européens doivent se résoudre à abandonner les domaines où leur compétitivité est menacée comme le BTP, pour se tourner vers des secteurs de services à plus forte valeur ajoutée et où leur compétence est reconnue, comme l'agroalimentaire, les assurances ou la grande distribution (le groupe Carrefour a inauguré un premier magasin en Algérie en 2015 et a plusieurs projets d'ouverture d'hypermarchés dans ce pays). La présence de la Chine au Maghreb suscite de nombreuses interrogations mais elle se révèle également complémentaire aux investissements européens.

Document 9 : *L'Economiste maghrébin*, « Le Maroc a attiré 9,5 milliards de dollars d'investissements chinois en batteries électriques », 31 octobre 2023

Le total des investissements chinois annoncés en 2023 dans l'industrie automobile au Maroc s'élève à environ 9,5 milliards de dollars, un record.

L'intérêt chinois pour le Royaume chérifien n'est pas sans raison. Derrière cela, se cachent des facteurs allant du développement des relations diplomatiques entre les deux pays, à la volonté des entreprises chinoises de contourner les restrictions américaines. Ainsi qu'à la détermination de la plus grande économie d'Asie à renforcer sa présence sur le continent africain et notamment au Maroc.

Infrastructure existante

Le Maroc dispose déjà d'une plateforme de fabrication automobile moderne, dirigée par Renault et Stellantis. Avec une capacité de production annuelle d'environ 700 000 véhicules. Il est prévu d'atteindre le seuil d'un million de voitures d'ici 2030. Les exportations du secteur atteindraient 14 milliards de dollars en 2023.

En outre, les excellentes relations diplomatiques entre Rabat et Pékin sont à la base de l'essor des investissements chinois dans le Royaume. La Chine est l'un des principaux partenaires commerciaux du Maroc, avec des échanges commerciaux de 7,5 milliards de dollars. Certes, la balance commerciale penche largement en faveur du géant asiatique, les importations sont 22 fois les exportations.

D'ailleurs, le roi Mohammed VI a effectué trois visites en Chine. La dernière remonte à 2016, lorsqu'un accord de partenariat stratégique a été signé couvrant plusieurs secteurs. Puis, en 2022, Rabat a également participé à l'initiative chinoise « la Ceinture et la Route ». Laquelle prévoit d'injecter des dizaines de milliards de dollars d'investissements dans les pays situés le long du corridor économique.

L'attractivité de l'industrie des batteries

De plus, les investissements chinois annoncés au Maroc en 2023 se sont concentrés sur la fabrication de batteries de voitures électriques. Le pays suscitait un grand intérêt en raison de la disponibilité des matériaux utilisés dans la fabrication de ses batteries, comme le cobalt et le phosphate.

Le plus gros investissement chinois dans ce domaine a été annoncé en mai par le groupe GOTION High-Tech, pour établir un système industriel de production de batteries de voitures électriques et de systèmes de stockage d'énergie. Avec des investissements estimés à environ 6,3 milliards de dollars.

En septembre, le fabricant de composants pour batteries CNGR Advanced Material a annoncé son intention de construire une base industrielle au Maroc pour un coût de 2 milliards de dollars. Auparavant, en avril, le groupe BTR New Material, qui produit des composants pour batteries de véhicules électriques, s'était engagé à investir 1,2 milliard de dollars dans une unité de production. Portant ainsi le volume total de ces trois investissements à représenter 9,5 milliards de dollars.

Un marché potentiel d'un milliard de consommateurs

Le Royaume dispose de 54 accords de libre-échange qui permettent à ses produits d'accéder à des marchés dont le nombre total de consommateurs est estimé à plus d'un milliard de personnes. Cela constitue un facteur important pour soutenir le flux des investissements directs étrangers, y compris chinois.

L'accord le plus important dont dispose le Maroc est celui signé avec les Etats-Unis. C'est un point attractif pour les producteurs chinois souhaitant exporter vers le pays de l'oncle Sam et l'Europe, face aux nouvelles politiques protectionnistes.

L'industrie automobile marocaine a pu construire un système intégré qui comprend plus de 260 usines, avec une tendance constante vers les voitures électriques. Puisqu'environ 50 000 voitures électriques sont actuellement produites chaque année. Selon les autorités, le Maroc est classé premier site à l'échelle mondiale en termes de compétitivité liée aux prix, devançant l'Inde et la Chine. Un modèle à suivre.

Document 10 : *Royaume du Maroc – Ministère de l'Industrie et du Commerce*, « Maroc - Chine : Pour un partenariat économique et commercial renforcé », 2 mars 2024

M. Ryad Mezzour, Ministre de l'Industrie et du Commerce, a reçu, vendredi 1er mars 2024, M. M. Wang Wentao, Ministre chinois du Commerce, en visite de travail au Maroc du 29 février au 02 mars 2024.

Cette visite s'inscrit dans le cadre de la consolidation et du renforcement des relations bilatérales entre le Royaume du Maroc et la République de Chine. A cette occasion, les deux parties se sont félicitées de la qualité de la coopération entre les deux pays qui se veut riche, diversifiée et fructueuse, connaissant une dynamique importante marquée par le lancement de plusieurs nouveaux projets multisectoriels, notamment dans les domaines de l'industrie et des infrastructures.

Afin de tirer le meilleur profit des opportunités importantes de mise en synergie, les deux pays se sont accordés sur la nécessité de raffermir davantage leur partenariat économique et commercial, en l'inscrivant dans une démarche innovante, coordonnée, plus efficace et plus percutante pour traduire dans les faits les objectifs du partenariat stratégique bilatéral scellé entre les deux pays.

A cet effet, M. Mezzour a souligné que le Maroc dispose d'une base industrielle compétitive dans laquelle les investisseurs chinois peuvent trouver un relais de croissance à long terme, des infrastructures et des ressources humaines nécessaires, ainsi qu'un climat d'affaires propice, outre les opportunités d'affaires offertes au Maroc dans plusieurs secteurs.

Il a, dans ce contexte, rappelé que le Maroc s'est doté de plusieurs stratégies de développement pour renforcer le tissu industriel marocain, et d'une politique ambitieuse de promotion des exportations pour accompagner les entreprises nationales à renforcer leur présence sur le plan international.

M. le Ministre a plaidé, dans ce sens, pour une approche partenariale commerciale maroco-chinoise repensée en faveur d'une accessibilité renforcée des entreprises marocaines sur le marché chinois, pour une compétitivité partagée et qui tient compte des défis qu'impose la conjoncture économique actuelle

sur le plan international. L'objectif, a souligné M. Mezzour, est de développer un partenariat commercial gagnant-gagnant en veillant, constamment, à observer une convergence objective des intérêts respectifs.

Il a souligné, en outre, que le positionnement du Maroc en tant que hub économique et en tant que passerelle vers l'Afrique procure à la Chine un avantage de taille pour concrétiser ses ambitions dans le continent et y renforcer sa présence.

De son côté, M. Wang Wentao a souligné l'intérêt que représente le Maroc pour son pays en tant que destination compétitive d'investissement et de production, mettant en avant l'opportunité de renforcer la coopération triangulaire Maroc-Afrique-Chine pour la prospérité et la compétitivité de tous.

Document 11 : *Le Monde*, « La France se dit prête à investir directement au Sahara occidental au côté du Maroc », 5 avril 2024

Le tabou qui entourait la participation financière de la France à des projets marocains au Sahara occidental est en partie levé. En visite au Maroc, le ministre du commerce extérieur, Franck Riester, a indiqué, jeudi 4 avril, que l'Agence française de développement (AFD), via sa filiale dédiée au secteur privé Proparco, « pourrait être amenée » à financer un projet de ligne à haute tension entre Dakhla, la capitale du Sahara occidental, et Casablanca.

« C'est la première fois que Proparco peut se positionner pour proposer un financement dans cette région », souligne une source diplomatique, tout en assurant que cela « ne modifie pas la position de la France dans le dossier du Sahara occidental ». Lors de son déplacement au Maroc, fin février, le ministre des affaires étrangères, Stéphane Séjourné, avait réitéré « le soutien clair et constant de la France » au plan d'autonomie proposé par Rabat en 2007, mais en bornant la marge de manœuvre française aux « dispositions du Conseil de sécurité des Nations unies ».

Sans dévier de sa ligne diplomatique, Paris avait cependant laissé la porte ouverte à une implication économique de la France au Sahara occidental. « Nous accompagnerons le développement de cette région en appui des efforts marocains », avait fait valoir M. Séjourné, alors que le feu vert avait été donné dès le mois de janvier pour une participation de Proparco au projet d'autoroute électrique, qui doit relier le Sahara occidental à la principale métropole marocaine. « C'est un témoignage de la bonne volonté française à l'égard du Maroc », précise la source du Quai d'Orsay.

« Nous sommes très satisfaits »

Dès le 31 mars, la presse marocaine s'était fait l'écho d'une annonce officielle française en ce sens. Evoqué par M. Riester, le possible engagement de Proparco a été interprété par les journaux comme une reconnaissance « indirecte » de la souveraineté marocaine sur le Sahara occidental. Les milieux d'affaires français au Maroc, où un millier de filiales d'entreprises hexagonales est présent, dont la quasi-totalité du CAC 40, ont eux aussi réagi favorablement. « Nous, dirigeants, sommes très satisfaits de cette annonce », a déclaré à l'hebdomadaire marocain *Telquel* le directeur général d'Engie pour le royaume chérifien, Loïc Jaegert-Huber.

Poids lourd de l'énergie, dont l'Etat français est actionnaire à hauteur de 23,64 %, Engie est présente depuis 2019 dans une joint-venture détenue à parts égales avec Nareva, propriété de la holding royale Al-Mada. Celle-ci a été constituée en vue d'un projet hybride combinant une usine de dessalement de l'eau de mer et un parc éolien dans la zone de Dakhla. Sa directrice générale, Catherine MacGregor, s'est rendue dans le royaume au mois de mars, où elle a rencontré Mohcine Jazouli, le ministre marocain de l'investissement, et Leila Benali, chargée de la transition énergétique. Née au Maroc, où elle a vécu jusqu'à ses 14 ans, Catherine MacGregor est considérée comme une « sherpa » du président Emmanuel Macron dans le processus de réconciliation en cours entre les deux pays.

Autre entreprise française active au Sahara occidental, Sade-CGTH, ex-filiale de Veolia, rachetée en mars par la société de travaux publics NGE, est impliquée, elle, dans le chantier du futur port de Dakhla Atlantique. Un troisième acteur de taille, EDF, dont l'Etat français est l'actionnaire unique, est pressenti

pour prendre pied au Sahara occidental. EDF compte déjà à son actif la réalisation du parc éolien de Taza, au nord.

Si l'engagement de Proparco au Sahara occidental pourrait être le signe du « niveau d'ambition beaucoup plus élevé » que Paris dit vouloir atteindre dans ses relations avec Rabat, l'Etat français n'a pas attendu ce réchauffement pour financer, indirectement, des entreprises marocaines actives sur ce territoire. C'est même au plus fort de la crise avec le Maroc, en mars 2023, après qu'une source gouvernementale marocaine avait recadré le président français en affirmant que « les relations ne sont ni amicales ni bonnes », que Proparco avait annoncé investir 20 millions d'euros dans le fonds MC IV de Mediterrania Capital Partners, un gestionnaire de placements financiers cofondé et présidé par l'homme d'affaires marocain Saad Bendidi.

Prélude à une série de déplacements ministériels

Depuis, le fonds, qui cible des entreprises de taille moyenne, a investi dans le laboratoire pharmaceutique Laprophan, qui possède depuis 2022 une succursale à Laayoune. Il est également entré dans le tour de table de Cash Plus, une société de transfert d'argent et de services financiers, présente au Sahara occidental. Mediterrania Capital Partners possède par ailleurs depuis 2020 une participation au sein de l'opérateur de cliniques privées Akdital, qui a annoncé l'ouverture à la fin 2024 d'un établissement de santé à Dakhla.

En novembre 2023, Proparco avait été rejoint dans le fonds MC IV par la banque Bpifrance, un autre acteur public français du financement des entreprises. Celle-ci est déjà un partenaire de longue date du groupe Attijariwafa Bank, détenu par Al-Mada, dont le réseau des agences bancaires s'étend jusqu'au Sahara occidental. Bpifrance coopère également depuis plusieurs années avec Tamwilcom, l'ancienne Caisse centrale de garantie des financements, qui intervient auprès des banques marocaines dans le développement des entreprises, notamment au Sahara occidental.

Arrivé jeudi au Maroc, où il s'est notamment entretenu avec Ryad Mezzour, le ministre marocain de l'industrie et du commerce, Franck Riester doit repartir vers la France vendredi. Sa venue, la seconde d'un membre du gouvernement dans le royaume depuis le début de l'année, est le prélude d'une série de déplacements ministériels visant à « relancer les relations franco-marocaines », selon le ministre du commerce extérieur. Bruno Le Maire (économie), Gérald Darmanin (intérieur), Marc Fesneau (agriculture) et Rachida Dati (culture) sont attendus au Maroc dans les prochains jours.

Document 12 : *BPI France*, « Le défi de l'internationalisation des entreprises françaises en 2023 »,

Bien que 6^e exportateur mondial en 2022, la France accuse un déficit commercial persistant depuis deux décennies (-2,4 % du PIB en moyenne entre 2004 et 2021). En 20 ans, les parts de marché à l'export se sont réduites, reflétant en partie l'intensification des investissements à l'étranger.

Ce double phénomène est particulièrement visible dans les régions aux parts historiquement élevées (Afrique de l'Ouest, du Nord et Union Européenne (UE)). La stabilisation des parts de marché pré-crise sanitaire était un premier signe encourageant malgré la crise du Covid-19 qui a de nouveau bousculé les positions et affecté les secteurs de spécialisation de l'économie française (automobile, aéronautique).

L'international reste aujourd'hui un relai indispensable pour les entreprises françaises. Dans une économie mondiale en proie à l'inflation et à la montée des taux, le potentiel de croissance de certaines zones géographiques continue de résister.

Les parts de marché à l'export baissent, hors aéronautique

Les parts de marché mondiales à l'export des biens français atteignaient 2,4 % en 2022.

Elles sont les plus élevées en UE mais également en Afrique centrale, de l'Ouest et au Maghreb.

Elles ont été divisées par deux en 20 ans (proche de 5 % au début des années 2000), avec néanmoins une phase de stabilisation autour de 3 % sur la période 2012-2019. La baisse a été particulièrement forte là où les parts de marché étaient initialement élevées, ce qui est le cas de l'Afrique.

Des secteurs à l'export très diverses mais en perte de vitesse

Les exportations françaises demeurent assez diversifiées, aucune des six grandes catégories de biens (agriculture / agroalimentaire, chimie / pharmacie, machines / équipements industriels, machines électriques / électronique, automobile, aéronautique / spatial) ne dépassent 25 % du total des exportations. Ces secteurs ont vu leurs parts de marché particulièrement s'éroder ces dernières années : l'automobile (3,4 % de parts de marché en 2021, -3,5 pts depuis 2002), les produits chimiques/pharmaceutiques (4 %, -2,8 pts), qui représentent par ailleurs près d'un quart des exportations de biens français, et l'agriculture et l'agroalimentaire (4,2 %, -2,7 pts).

L'aéronautique et spatial constitue l'exception française

Les parts de marché à l'export ont augmenté de 1,7 pt pour atteindre 19,1 % en 2021. Toutefois, leur poids dans les exportations est insuffisant (8 % en 2021) pour compenser totalement le recul des parts sur les autres produits. L'aéronautique pèse 17 % du total des exportations vers le Moyen-Orient (moyenne 2017-2021) et 18 % en Amérique Latine (pour une part de marché sur ce segment de 22,6 % en 2021), derrière l'Asie (24,4 %, mais seulement 0,4 % des exportations vers cette zone).

La stratégie d'investissement à l'étranger est plus marquée en France que chez ses principaux concurrents européens

Quelle compétitivité à l'export pour la France face aux anciens et nouveaux acteurs mondiaux ?

Si la baisse des parts de marché n'est pas propre à la France et reflète l'insertion grandissante d'acteurs émergents dans l'économie mondiale au cours des dernières décennies, elle pose néanmoins des questions de compétitivité puisque la France a également perdu des parts de marché face à des concurrents européens, comme l'Espagne, le Portugal (en Afrique, en Amérique, en Asie et au MENA) ou les Pays-Bas (en Afrique, dans les pays d'Europe de l'Est et Orientale). Dans l'ensemble des régions du monde, hors Communauté des Etats Indépendants, les pertes de parts de marché françaises ont été plus prononcées et/ou rapides que pour les autres pays de l'UE (cf. graphique ci-dessous) et ce pour presque toutes les catégories de biens (hors aéronautique / spatial).

En contrepartie, une accélération des modes d'internationalisation reposant davantage sur les investissements à l'étranger des entreprises françaises a été observée.

Le stock d'investissements directs à l'étranger (IDE) français est passé de 9,4 % du PIB en 1990 à 44,3 % en 2010 (52 % du PIB en 2021). Le secteur manufacturier représente 62 % du stock d'IDE. La balance des revenus issus des IDE a vu son excédent fortement augmenter (x3 en moyenne par rapport aux années 1990), compensant partiellement la dégradation de la balance des biens et services (cf. graphique).

Le reflet de cette dynamique d'investissement se lit aussi via le nombre de filières d'entreprises françaises à l'étranger, passé de 37 493 unités en 2011 à 49 850 en 2020. La hausse a été particulièrement marquée au MENA (+72 % sur la période) et en Afrique subsaharienne (+65 %), là où les pertes de part de marché à l'export ont précisément fortement baissé.

La crise sanitaire a fragilisé la stabilisation des parts de marché

Un mouvement de stabilisation des parts de marché à l'export a eu lieu à partir de 2012 (même si non homogène à toutes les géographies, cf. graphique précédent). La baisse tendancielle du nombre d'opérateurs français à l'export au cours des années 2000 s'est d'ailleurs retournée à peu près à ce moment-là. Selon les données des douanes, après un pic de 131,8 milliers d'entreprises à l'export en

2000, ce chiffre est descendu à 116,1 milliers en 2011, pour repartir ensuite à la hausse et atteindre un pic historique de 145,7 milliers en 2022. Parmi ces entreprises exportatrices, 79 milliers, soit 51 % du total, opéraient dans l'UE pour y réaliser 69 % des recettes à l'export.

La crise covid a eu un impact important sur des secteurs de spécialisation des exportations françaises (automobile, aéronautique) qui n'ont pas encore retrouvé leur niveau de production d'avant crise (cf. Flash Eco n°10, 2022). La France a perdu 1,3 pt de parts de marché en valeur à l'export en zone euro entre 2019 et 2022, une baisse toutefois moindre que celle observée pour l'Allemagne (-2,3 pt) souffrant elle aussi sur ses domaines de spécialisation.

Une économie mondiale en ralentissement mais des potentiels importants et résilients dans le monde émergent

Une certaine normalisation des parts de marché à l'export pourrait être attendue dans les prochains trimestres, à la faveur du rebond de l'activité dans les secteurs de l'aéronautique et de l'automobile. Néanmoins, le défi de l'international reste indispensable pour les entreprises françaises, dans un contexte de balance courante dégradée.

Si l'industrie française et européenne doit affronter aujourd'hui des vents contraires (prix de l'énergie, Inflation Reduction Act américain...), la réduction sur les dernières années des écarts de coûts salariaux entre français et européens, de même que la réduction des impôts de production sont autant de soutiens à un appareil industriel qui a su jusqu'à présent préserver ses marges malgré la hausse des coûts de l'énergie et des matières premières depuis un an et demi. La France peut s'appuyer sur des secteurs à l'export où elle dispose toujours de parts de marché relativement élevées (produits chimiques et pharmaceutiques, agriculture et agroalimentaire par exemples) ou en pleine expansion (aéronautique).

Il est urgent d'aller adresser le potentiel des marchés internationaux, qui est toujours bien présent. Même si l'économie mondiale est actuellement pénalisée par le retour de l'inflation et la hausse des taux d'intérêt, certaines zones continuent de présenter des perspectives de croissance solides (cf. Flash Eco n°14). Au niveau géographique, en se basant sur les prévisions du FMI à horizon 2028, plusieurs zones semblent présenter des potentiels au vu des prévisions de hausse du PIB par habitant (cf. graphique ci-dessus) ou encore du volume prévisionnel d'importations. L'Asie émergente et les PECO apparaissent alors comme les deux zones avec le plus fort potentiel à l'export, suivies du MENA et de l'Afrique subsaharienne.

Document 13 : *Les Echos Solutions*, « Osez l'export : 5 minutes pour comprendre les mesures phares », 1^{er} décembre 2023

Avec 6 millions de postes de travail et une dépendance de 22% de la population active en France, l'exportation revêt une grande importance pour l'économie nationale. C'est pourquoi, dans l'objectif de renforcer la présence des entreprises françaises à l'échelle mondiale, le gouvernement a annoncé il y a quelques mois un ensemble de mesures dans le cadre du plan "Osez l'export".

« Osez l'export » : zoom sur ce plan gouvernemental

A l'origine, le plan s'appuie sur l'action de la TFE (Team France Export), portée par Edouard Philippe en 2018. Avec le plan « Osez l'export », l'idée est donc d'offrir un nouvel élan à l'ambition de l'ancien Premier ministre.

A l'origine, le plan s'appuie sur l'action de la TFE (Team France Export), portée par Edouard Philippe en 2018. Avec le plan « Osez l'export », l'idée est donc d'offrir un nouvel élan à l'ambition de l'ancien Premier ministre.

Présenté par le ministre délégué Olivier Brecht, ce plan gouvernemental vise à **soutenir l'export des entreprises françaises**, en mettant en place des actions et des mesures concrètes pour développer l'essor

des entreprises à l'international, et en particulier des PME (petites et moyennes entreprises) et ETI (entreprises de taille intermédiaire).

Le plan s'articule autour de 3 grands axes, qui donnent le lead aux mesures annoncées :

« Investir dans l'humain et les territoires »

Cela passe notamment par :

- L'aide à l'embauche d'un salarié dédié à l'export au sein de la structure ;
- Le soutien de l'embauche de jeunes VIE en particulier issus de formations courtes et de quartiers prioritaires ;
- Des actions pour convaincre toutes les entreprises que l'export peut leur être bénéfique ;
- La formation des entrepreneurs aux outils d'accompagnement à l'export.

« Faire gagner la France à l'export »

Cet axe prévoit notamment :

- Un accompagnement renforcé des PME et ETI dans les salons internationaux, à travers un soutien public ;
- Une volonté de mettre davantage en lumière les produits français en ligne ;
- Un renforcement de l'image de marque des produits « Made in France » à l'international ;
- La formation à la bonne utilisation des accords commerciaux.

« Préparer l'avenir »

Pour atteindre cet objectif, 5 leviers sont prévus :

- Une aide pour que les « pépites » de demain puissent naître et croître dans les secteurs stratégiques définis par France 2030 ;
- Un renforcement de la présence des entreprises françaises dans les zones géographiques à forte croissance ;
- La mise en relation des acheteurs étrangers avec les PME françaises ;
- La modernisation et la digitalisation des outils de financement du commerce international ;
- La volonté de faciliter l'accès aux financements export de l'Etat, pour un plus grand nombre de structures.

En août 2023, le ministre a annoncé de nouvelles mesures phares pour étendre et renforcer le soutien aux entreprises, articulées autour de ces 3 priorités.

4 nouvelles mesures pour « investir dans l'humain et dans les territoires »

Mettre en place du volontariat territorial en entreprise - export

La volonté de se développer au-delà de l'hexagone nécessite bien souvent d'embaucher du personnel dédié à l'export, mais ces coûts peuvent être difficiles à supporter pour les plus petites structures. Ainsi, pour ne pas dissuader ces dernières, le gouvernement a décidé de soutenir les entreprises en mettant en place le VTE pour l'export. Concrètement, il s'agit d'un dispositif d'aide à l'embauche pour accompagner les structures qui souhaitent débiter une internationalisation en recrutant des jeunes diplômés dont les missions seront dédiées à l'export. Le montant de l'aide pourra s'élever jusqu'à 12 000 euros.

Rendre le volontariat international en entreprise (VIE) accessible à tous

Appui non négligeable pour les structures souhaitant se développer à l'échelle internationale, le VIE permet aux salariés entre 18 et 28 ans d'exercer leur mission, dans une entreprise française à l'étranger, dans une entreprise étrangère ayant un partenariat avec une entreprise française, ou dans un organisme étranger en coopération avec la France. Le plus souvent, les missions concernent les domaines de la culture, de l'environnement ou de l'humanitaire.

A travers cette mesure, le gouvernement souhaite faciliter le recrutement de jeunes issus de quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) et / ou de formations courtes, encore très peu représentés dans les VIE. Pour ce faire, l'Etat prévoit de prendre en charge financièrement 2 mois de missions pour les VIE issus d'une formation courte (Bac +3 maximum) ou d'un QPV.

Développer le réflexe export dans les territoires

En France, seulement 20% des PME participent à l'exportation, contre 80% en Allemagne. Pourtant, ces structures génèrent de la richesse au sein des territoires. Le plan « Osez l'export » vise donc à les encourager à l'export, en levant les freins. Cela passe par l'identification des entreprises susceptibles d'exporter, et la limitation des surcoûts logistiques pour les PME et ETI d'Outre-mer, en organisant des missions dans les pays voisins des régions d'Outre-mer, pour que celles-ci aient accès à de nouveaux marchés.

Création de l'Académie de l'export

Parce que de nombreuses entreprises n'osent pas se lancer dans l'export à cause d'un manque d'information sur le sujet, le gouvernement souhaite s'engager en faveur de la formation et de la sensibilisation. Concrètement, l'Académie de l'export est une plateforme digitale proposant des formations à l'export, données par la TFE. L'objectif est que, d'ici 5 ans, 50 000 entreprises en bénéficient. Et parce que la sensibilisation commence aussi avant l'entrée sur le marché du travail, l'ambition est également de renforcer les liens entre l'enseignement supérieur et la TFE. Le but ? Sensibiliser les étudiants aux enjeux de l'export et aux métiers de ce domaine, afin de recruter le personnel nécessaire à l'évolution internationale des entreprises françaises.

4 actions concrètes pour « faire gagner la France à l'export »

Mise en place de « pavillon France pour tous »

Les salons permettent à de nombreuses entreprises de se faire connaître, de tisser des liens, de développer leur activité, notamment à l'international. Pourtant, la participation à ces derniers peut s'avérer très coûteuse, en particulier pour les plus petites structures. L'objectif de cette mesure est donc d'augmenter les subventions publiques de 30%. Le but ? Permettre d'ici 2027 à 5000 entreprises par an de participer aux salons du programme « France Export ».

Rendre le savoir-faire français plus visible en ligne

Cette mesure se base sur un constat : d'ici 2025, 80% des échanges entre les fournisseurs et les acheteurs B2B s'effectueront en ligne. Or, les produits français sont sous représentés sur les grandes plateformes de commerce en ligne. Le but est donc de revaloriser l'offre française, notamment à travers de nouvelles formes de vitrines en ligne.

Création de la « marque France »

Si les produits français de luxe, de mode ou encore de la gastronomie sont mondialement reconnus, ce n'est pas le cas pour tous les secteurs. En créant la « marque France », le plan « Osez l'export » a pour objectif de mettre en avant le rayonnement français de tous les produits, afin de susciter l'intérêt hors de nos frontières pour pouvoir exporter, sans se limiter au luxe et à la mode.

Présenter les accords commerciaux comme des opportunités

Il existe plus de 40 accords commerciaux avec 74 partenaires différents, conclus par l'Union européenne. Ces accords sont pour les entreprises françaises l'occasion d'élargir leurs horizons et de conquérir de nouveaux marchés. Pourtant, 3 exportations sur 10 n'utilisent pas les avantages de ces accords. Le problème ? Ces accords permettent entre autres d'économiser des droits de douane. Cela représente donc une perte de centaines de millions d'euros pour ces entreprises. Pour y remédier, le plan prévoit donc de développer des modules de formation pour apprendre aux structures françaises à utiliser ces outils commerciaux comme de véritables leviers économiques et stratégiques.

5 ambitions pour « préparer l'avenir »

Créations du parcours « France 2030 export »

En créant le parcours « France 2030 export », le plan pour l'export devrait permettre aux entreprises lauréates de profiter d'un **accompagnement personnalisé** de la part de la TFE. En effet, aujourd'hui, même si elles sont soutenues par le plan France 2030, les PME ne bénéficient d'aucun accompagnement spécifique dédié à l'export.

Prévoir un accompagnement pour « booster » les futurs champions made in France de l'export

Afin de permettre aux PME et aux ETI de réussir leur **transition vers l'export**, le plan propose la mise en place d'un accompagnement dédié, pris en charge à 60% par l'Etat. Si cet accompagnement existait déjà dans la version précédente du plan, cette nouvelle mesure vise à **doubler le nombre de structures bénéficiaires**.

Soutenir les entreprises françaises dans les projets à l'international

Pour **inciter davantage les acheteurs étrangers à s'approvisionner en France**, et **rendre les entreprises françaises plus identifiées**, cette mesure propose 3 actions concrètes :

- Inviter 700 acheteurs étrangers par an à des événements internationaux qui auraient lieu en France. Le but ? Les mettre en lien avec 1500 PME et ETI qui y participent.
- Attribuer le dispositif d'assurance-crédit aux sociétés étrangères souhaitant porter des projets dans lesquels la participation de la France joue un rôle majeur. L'objectif ? Faciliter le financement des commandes auprès d'entrepreneurs français.
- Créer des « guides de l'export » pour chaque filière, afin de recenser les fournisseurs français.

Financer le commerce digitalisé

La **digitalisation des transactions internationales** permettrait à un grand nombre (8/10) d'entreprises de **faciliter et d'optimiser la gestion et la sécurisation de leurs transactions avec l'étranger**. C'est pour cette raison que l'avant dernière mesure prévoit de mettre en œuvre les recommandations de Paris Europlace. Pourquoi ? L'objectif principal est d'accélérer la digitalisation de toutes les activités liées au financement du commerce international.

Financer l'export de demain

Enfin, cette dernière mesure a pour but de **moderniser** et de **rendre plus accessibles** aux PME les financements exports. Concrètement, cela passe par le fait de :

- **Territorialiser** l'offre d'assurance des cautions exports ;
- **Augmenter** l'offre des très petits crédits exports, aujourd'hui inférieurs à 1 million d'euros ;
- **Garantir** les financements de petits projets verts (moins de 50 millions d'euros) par BpiFrance, sous certaines conditions.

En résumé, le plan « Osez l'export » prévoit de nouvelles mesures dédiées aux entreprises, en particulier aux PME et ETI, afin de promouvoir l'export des structures françaises. Le but ? Mettre en place des actions de sensibilisation et soutien financier pour accompagner plus d'entreprises vers l'international.

Document 14 : *Challenge*, « Maroc : nouvelle bataille de positionnement entre les entreprises françaises et espagnoles », 11 janvier 2024

Au Maroc, plusieurs secteurs constituent des objets de convoitises pour les entreprises françaises et espagnoles qui se disputent les marchés publics. Mais en face, outre la politique de diversification initiée ces dernières années par le Royaume, elles font face à une concurrence de plus en plus rude de la part des champions marocains et d'autres sociétés étrangères. [...]

L'avantage historique de la France

Pour l'économie espagnole, le Maroc est une terre d'opportunités, où ses exportations bondissent de près de 20 % par an, dépassant celles de la France depuis une dizaine d'années. Résultat : le Maroc est confronté à un lourd déficit commercial global... avec notamment l'Espagne. Le déficit commercial se creuse de 7,8 milliards de DH passant de 12,1 milliards de DH en 2021 à 19,9 milliards de DH en 2022, selon l'Office des changes. Il faut dire que l'Espagne est parvenue depuis 2012, à chiper la place de premier fournisseur du Maroc à la France tout en étant son 2ème client. En revanche, le Maroc enregistre un excédent commercial vis-à-vis de la France depuis 2017. En 2022, l'excédent se chiffre à 2,5 milliards de DH contre 11,7 milliards de DH une année auparavant, soit une baisse de 9,2 milliards de DH.

La même concurrence entre les deux voisins, on la retrouve également au niveau des investissements, même si la France jouit à ce niveau d'un avantage historique. L'Hexagone reste de loin le premier partenaire économique du Royaume en termes d'investissements directs étrangers (IDE) avec près de 31% du stock d'IDE au Maroc. En 2020, les IDE français (20 milliards de dollars) ont pesé presque quatre fois ceux de l'Espagne (5,6 milliards de dollars), 3ème investisseur au Maroc, derrière les Emirats Arabes Unis (14 milliards de dollars). Sur ce marché marocain, la France et l'Espagne se disputent plusieurs secteurs. Les deux pays se retrouvent comme de sérieux concurrents dans les projets structurants du Maroc. Les entreprises françaises et espagnoles se disputent les marchés publics, les projets d'énergie renouvelable, les projets ferroviaires, la construction et l'exploitation des usines de dessalement de l'eau de mer, les services de gestion déléguée du transport urbain, ... [...]

Aujourd'hui, outre sa politique de diversification des partenaires du Maroc, ces entreprises sont également à l'offensive particulièrement sur le marché français. L'ambassade de France à Rabat, a confirmé la première place du Royaume en tant qu'investisseur africain dans l'hexagone en 2022. Le royaume occupe la première place en termes de création d'emplois (682) et la deuxième place en termes de nombre de projets implantés en France en 2022 (12). En effet, les nouvelles implantations marocaines en France ont connu une augmentation de plus de 160% du nombre d'emplois créés ou sauvegardés par rapport à l'année précédente. En France, les principaux investisseurs marocains sont les groupes «Safari» (mobilier), «Intelcia» (services), «Groupelec» (conception des tableaux électriques), «TGCC» (immobilier) ainsi que des grandes banques comme «Attijariwafa bank», «BMCE Bank» et «Chaabi Bank».

Ferroviaire. Les français en pole position

Alors que l'ONCF a récemment officialisé son appel à concurrence pour l'acquisition de 168 trains (150 trains pour les services intervilles, Trains Navettes Rapides et Métropolitains, ainsi que 18 Trains à Grande Vitesse pour les extensions des lignes Grande Vitesse), ce marché verra s'affronter au Maroc tous les grands constructeurs internationaux de matériel roulant, notamment européens et chinois. En jeu, un investissement de 16 milliards de DH. Le français Alstom, l'allemand Siemens Mobility, les espagnols CAF et Talgo, l'italien Ansaldo Breda (devenu Hitachi Rail Italy), le chinois CRRC ou encore le coréen Hyundai, comptaient déjà parmi la dizaine d'industriels présélectionnés lors d'un Appel à Manifestation d'Intérêt international (AMI) autour de cette acquisition, lancé en novembre 2022 par l'ONCF au Maroc. Désormais, le constructeur ferroviaire français se positionne comme candidat

ferme. Il présenterait des offres pour les principaux lots mis en concurrence par l'ONCF, qui a confirmé ce projet dans un communiqué publié le 13 novembre dernier. Il faut dire que le groupe est de longue date fournisseur de l'ONCF, mais aussi des sociétés de transport public de Rabat et Casablanca avec ses tramways. Le groupe français a notamment fourni le matériel roulant (12 Alstom Euroduplex) du TGV Tanger-Casablanca, baptisé Al Boraq, le premier du continent, inauguré le 15 novembre 2018 par le Roi Mohammed VI et le Président français, Emmanuel Macron.

Aujourd'hui, dans le cadre du nouvel appel à concurrence lancé par l'Office dirigé par Mohamed Rabie Khlie et au vu de la taille de ses marchés, l'ONCF, qui a transporté 45 millions de passagers en 2022, exigera, selon les termes de l'appel d'offres, que ses fournisseurs s'engagent sur des investissements industriels dans le matériel roulant. L'objet du méga-appel d'offres groupé est de créer un effet de masse et donc de susciter la création d'un écosystème ferroviaire complet dans le royaume, à l'image de ce qu'avait par exemple réussi voilà une décennie l'Afrique du Sud avec les contrats Gautrain (3,5 milliards d'euros), emporté par Bombardier, groupe repris depuis par Alstom, puis Prasa (4,4 milliards d'euros), emporté par Alstom. À ce jour, Alstom, dont la filiale marocaine est dirigée par Mehdi Sahel depuis 2022, est le seul constructeur ferroviaire international à avoir une présence industrielle significative au Maroc. Le groupe avait ouvert une première usine (alors avec Nexans, sorti depuis) de harnais électriques et des transformateurs à Fès, dans lesquels il a constamment réinvesti. Il a annoncé le 13 juillet dernier la création pour 14,6 millions d'euros d'un second site industriel, également à Fès, qui fabriquera des cabines de conduite de trains régionaux et de métros (200 emplois).

Il faut dire, que l'ONCF sait très bien que son marché lucratif est lorgné par un nombre important d'acteurs sur la planète qui se livrent une concurrence féroce. Parmi eux, l'espagnol Talgo qui a clairement fait savoir son intérêt de participer à cet appel d'offres. «Talgo cherche à mettre en évidence le potentiel important de deux de ses principaux produits: le train à grande vitesse (TGV) AVRIL et le train léger de banlieue et régional EMU, qui peut atteindre 160 kilomètres à l'heure, mais qui n'a pas encore été commercialisé», explique La Información, non sans préciser que ce train a récemment obtenu l'autorisation définitive de circulation en Espagne et attise déjà les convoitises d'opérateurs internationaux qui envisageraient d'effectuer des commandes. Pour autant, force est de reconnaître que le français Alstom part avec une grande longueur d'avance sur tous ses concurrents. A noter, que le planning de livraison s'étalera sur 4 ans entre 2027 et 2030.

Industrie automobile. Un secteur dominé par les constructeurs français

L'industrie automobile marocaine a connu, ces dernières décennies un développement remarqué, avec des performances significatives à l'export et en termes de création d'emplois, comme en témoigne une croissance moyenne à deux chiffres pour ces deux indicateurs, au cours des dix dernières années. Aujourd'hui, avec un chiffre d'affaires de plus de 85 milliards de DH, cette filière est la première exportatrice du Royaume, avec un taux d'intégration locale de 64%. C'est, aussi, désormais le premier hub de construction automobile du continent. Il faut dire que c'est depuis la mise en service de l'usine du constructeur français Renault à Tanger, en 2012, que le secteur a connu cette nouvelle dynamique, comme en témoigne le relèvement substantiel de la capacité de production du secteur, qui a atteint environ 700.000 unités. Le Royaume a atteint une telle performance grâce aussi à un autre constructeur français de véhicules et de moteurs, Stellantis.

En effet, il y a 4 ans, en 2019, Peugeot, qui fait désormais partie de Stellantis, a suivi l'exemple de Renault. Elle a ouvert une usine d'un coût de près de 600 millions de dollars à Kénitra, avec une capacité de 200.000 véhicules. En novembre dernier, Stellantis, qui fabrique la Peugeot 208 dans cette usine, a annoncé qu'elle investirait 300 millions d'euros supplémentaires pour doubler la production et la porter à 400.000 véhicules. Mais, cette filière ce n'est pas seulement l'assemblage et/ou la construction automobile, ce sont, aussi, des écosystèmes développés à partir des deux constructeurs français Renault et Stellantis. En d'autres termes, l'arrivée de ces deux constructeurs français a entraîné une vague d'investissements d'équipementiers automobiles dans le royaume. Qu'ils viennent d'Europe, des États-Unis, du Japon ou de Chine, les investissements n'ont jamais fléchi depuis le début de l'ouverture de l'usine géante de Renault à Tanger et celle de Stellantis qui a donné toutefois un nouvel élan au secteur, que ce soit en rang 1, 2 ou 3.

Si les constructeurs tricolores ont attiré la plupart des équipementiers automobiles à s'implanter autour d'eux, le potentiel de l'industrie automobile marocaine, qui se classe parmi les 24 producteurs mondiaux de véhicules, a fait écho auprès des entreprises espagnoles du secteur, qui se sont également implantées pour surtout deux de leurs principaux clients, les groupes Renault, qui s'approvisionnait au Maroc pour plus de 60% des pièces de ses véhicules, et Stellantis. Le nombre d'équipementiers du voisin ibérique au Maroc va crescendo. Par exemple, les multinationales Ficosa et Gestamp ont ouvert deux usines de production dans le royaume, tandis que deux autres entreprises déjà présentes, Teknia et Antolín, en ont ouvert de nouvelles. D'après la version la plus récente du répertoire compilé par l'Institut espagnol du commerce extérieur (ICEX España), 20 entreprises de la filière automobile sont actuellement implantées au Maroc.

Les atouts marocains suscitent l'attrait des investisseurs espagnols sur le volet automobile : la proximité géographique avec l'Espagne, une main d'œuvre très compétitive et un personnel qualifié et les accords commerciaux que le royaume a signés avec l'Union européenne et les Etats-Unis. Pour rappel, le Maroc compte aujourd'hui plus de 250 équipementiers automobiles, dont beaucoup sont des filiales d'entreprises étrangères, qui emploient quelque 220.000 personnes.

Transition énergétique. Un marché prometteur très convoité

Le gouvernement marocain porte de fortes ambitions en termes de transition énergétique. Une démarche qui s'inscrit aussi dans des grands plans stratégiques comme le Plan d'accélération industrielle 2021-2025 pour développer la transformation des entreprises. Cette perspective offre des opportunités de collaboration entre les acteurs marocains et étrangers, notamment dans les secteurs de la décarbonation industrielle, l'éco-construction et la transition énergétique. Il faut dire que la transition énergétique et la décarbonation constituent de nouvelles opportunités de coopération pour continuer à générer des bénéfices mutuels autour des investissements dans les énergies renouvelables ou le développement de l'hydrogène vert.

Premier opérateur mondial de l'énergie éolienne, l'espagnol Iberdrola, leader mondial de l'énergie propre, des réseaux et du stockage, a récemment confirmé ses visées sur le Maroc. Il a en effet noué un partenariat avec la Société financière internationale (SFI), qui fait partie du groupe de la Banque mondiale, pour soutenir l'énergie propre et la décarbonation dans plusieurs pays, dont le Maroc. Les deux parties discutent déjà d'un « prêt vert » pour le développement de projets d'énergie renouvelable dans des pays émergents tels que le Maroc, la Pologne et le Vietnam. Pour rappel, Iberdrola qui s'est installé dans le Royaume en 2021, est déjà en concurrence avec cinq autres consortiums pour la construction de la grande centrale photovoltaïque, Noor Midelt II, au Maroc d'une capacité de 400 MW, avec un investissement estimé à 500 millions d'euros. En attendant, le leader mondial de l'énergie propre, des réseaux et du stockage s'est allié au groupe marocain Gaia Energy pour accompagner les industriels pour amorcer leur transition énergétique.

Globalement, le Royaume séduit de plus en plus d'étrangers souhaitant investir dans les énergies renouvelables, notamment les groupes français et espagnols qui se livrent une bataille de positionnement. Si en 2022, les énergies renouvelables représentaient 16 % de la production totale d'électricité du Maroc, le Royaume prévoit de porter la part des énergies renouvelables dans le mix électrique à 52 % d'ici 2030. Sur ce marché national, outre les entreprises marocaines, français et espagnols font face aux groupes émiratis, saoudiens, japonais, chinois et coréens, qui tiennent à répondre présents dans les appels d'offres. Pour autant, cela ne semble pas tétaniser les entreprises françaises et espagnoles.

En fin octobre 2023, une dizaine d'entreprises espagnoles ont pris part au Maroc, à une double mission de l'organisme public espagnol chargé de la promotion de l'internationalisation des entreprises nationales ICEX dédiée à l'investissement dans les énergies renouvelables. Parmi ces entreprises figuraient TSK, qui a chapeauté la première phase de conception et de construction des complexes solaires de Ouarzazate et de Midelt, et Oca Global, société d'inspection et d'essai réputée dans le domaine des énergies renouvelables. Cette dernière est déjà présente au Maroc à travers sa filiale Oca Global Testing & Inspection Maroc. Toutes ces entreprises espèrent tirer profit du fort potentiel du Royaume dans les énergies renouvelables et obtenir des marchés publics afférents.

Quelques mois auparavant, c'est la banque publique d'investissement française, ayant pour mission le financement et le développement des entreprises de l'Hexagone, qui a accompagné seize fleurons de la French Fab et du secteur des énergies renouvelables en mission au Maroc grâce à un partenariat avec le Club Ademe international et la Chambre Française de Commerce et d'Industrie du Maroc (CFCIM). C'était d'ailleurs la première mission du nouveau bureau régional de Bpifrance en Afrique du Nord, basé à Casablanca. Baptisée « Explore & Match Industrie 4.0 et Transition Énergétique Maroc », elle ambitionnait de proposer à 16 entreprises spécialisées dans la transition énergétique et des énergies renouvelables de nouer des relations d'affaires au Maroc dont la France est le 2^e partenaire commercial après l'Espagne. Plus concrètement, ces acteurs français cherchaient à décrypter les attentes et les stratégies des grands acheteurs et acteurs stratégiques marocains, d'analyser les pratiques de la concurrence locale pour affiner leur plan d'action et de calibrer les moyens commerciaux adaptés aux partenaires marocains.