

# L'Espagne, premier partenaire du royaume devant la France

JULIE CHAUDIER  
CASABLANCA

La ligne à grande vitesse (LGV) Tanger-Kenitra qu'Emmanuel Macron inaugure ce jeudi est emblématique de la relation économique et politique si particulière établie entre le Maroc et la France. Taillé sur mesure en 2007 pour le TGV d'Alstom par Nicolas Sarkozy et Mohammed VI, le projet avait été conclu sans appel d'offres.

Dans quelques mois, Emmanuel Macron pourrait bien à nouveau revenir au Maroc : PSA inaugurerait bientôt une usine à Kenitra, au nord de la capitale. Elle produira 100 000 véhicules par an et générera plus de 2 000 emplois dès 2019. PSA est ainsi le deuxième constructeur français à s'implanter au Maroc, après Renault à Tan-

ger en 2012. Dans leur sillage, le gouvernement marocain tente de développer toute une filière industrielle et mise sur les investissements étrangers. 32 autres entreprises du CAC 40 et 800 filiales d'entreprises françaises sont ainsi également installées dans le royaume. Témoin de la solidité du lien économique des deux pays, le classement des premiers pays investisseurs au Maroc conserve encore la France à sa tête avec 27 % des capitaux reçus par le royaume en 2017.

## Forte concurrence sur le blé

Ce classement masque cependant une autre réalité : le lien économique des deux partenaires est en train de s'affaiblir. En quelques années, la France a perdu son statut de premier partenaire commercial

du Maroc au profit de l'Espagne. La part de marché de l'Hexagone dans les importations marocaines est ainsi passée de 15,6 % en 2009 à 11,9 %, son plus bas historique, en 2017, alors que le Maroc reste le troisième pays cible des PME exportatrices françaises en 2018, selon une étude d'Euler Hermes. Premier exportateur de blé d'Europe, la France est notamment en train de perdre des parts de marché face à la concurrence du blé roumain, ukrainien et russe. Les produits espagnols représentent à présent plus de 16,9 % des importations marocaines contre 11,7 % en 2009. « *Le profil de spécialisation du Maroc se rapproche aujourd'hui de celui de l'Espagne, souligne Nabil Boubrahimi, enseignant-chercheur en économie à l'université Ibnou Toufaïl de Kenitra. Une bonne partie des pièces nécessaires*

*au secteur automobile sont, en particulier, importées d'Espagne.* »

Le royaume mise, ces dernières années, massivement sur les énergies renouvelables, qui doivent atteindre 52 % du mix électrique marocain en 2030. Mais sur ce secteur stratégique non plus les entreprises françaises ne sont pas les mieux placées. Le saoudien Akwa Power a ainsi remporté jusqu'ici tous les appels d'offres pour les quatre premières centrales solaires Noor en consortium avec des entreprises espagnole, chinoise et indienne sans recourir à la technologie française. Aujourd'hui, Engie et EDF Énergies nouvelles ont cependant une nouvelle chance : elles sont encore en lice pour remporter la construction et l'exploitation de Noor Midelt, cinquième centrale solaire, face à Akwa Power. ■

**11,9 %**  
de part  
de marché  
pour la France  
dans les importations  
marocaines, contre  
16,9 % pour l'Espagne