Photo : Adam Cli, CC BY-SA 4.0



AYDI BUSINESS GROUP

ÉTUDE SECTORIELLE · MAROC · ÉDITION NOVEMBRE 2026

Automobile et aéronautique au Maroc

Exportations, usines, intégration locale, batteries et aéronautique : les chiffres officiels 2024-2026 et les créneaux de sous-traitance ouverts aux PME marocaines.

Chiffres officiels vérifiés · 25 sources citées · préparée pour les dirigeants de PME

aydi.ma +212 6 48 55 08 05 contact@aydi.ma Demander une consultation →

SOMMAIRE

Ce que contient cette étude

1 Premier secteur exportateur : l'automobile pèse un tiers des ventes à l'étranger

2 Capacités de production : Renault à Tanger et Casablanca, Stellantis à Kénitra

3 Intégration locale, emplois et écosystèmes d'équipementiers

4 Véhicule électrique et batteries : la filière démarre à Kénitra et Jorf Lasfar

5 Aéronautique : Safran, Airbus et Boeing structurent la filière autour de Nouaceur

6 Opportunités pour les PME

7 Vigilance et accompagnement

Contact, QR codes et sources



Photo : MBurch, CC BY-SA 4.0

À qui s'adresse cette étude : aux dirigeants de PME industrielles et de services qui veulent devenir fournisseurs de rang 2 ou 3 des constructeurs, équipementiers et motoristes installés au Maroc.

CHIFFRES CLÉS

159,2 Md DH

Exportations du secteur automobile en 2025, 1er secteur exportateur pour la 3e année

Office des changes, rapport annuel 2025

≈ 34 %

Part de l'automobile dans les exportations de biens en 2025 (159,2 sur ≈ 470 Md DH)

Calcul AYDI d'après l'Office des changes

≈ 29,1 Md DH

Exportations aéronautiques en 2025 (+10 %), contre 26,45 Md DH en 2024

Office des changes, indicateurs 2025

394 474

Véhicules produits par Renault Group Maroc en 2025 (Tanger et Somaca)

Renault Group Maroc, bilan 2025

535 000

Capacité annuelle de Stellantis Kénitra après extension, dont 135 000 en micromobilité

Stellantis, communiqué du 16/07/2025

67,3 %

Taux d'intégration locale de Renault Group Maroc en 2025, hors mécanique

Renault Group Maroc, 2026

≈ 260 000

Emplois dans l'industrie automobile selon le ministre de l'Industrie (2024)

Ministère de l'Industrie et du Commerce, 2024

27 000

Emplois dans l'aéronautique, pour 155 entreprises (2026)

L'Économiste, juin 2026

20 GWh

Capacité de la 1re phase de la gigafactory Gotion de Kénitra, mise en service en octobre 2026

Gotion, annonce d'octobre 2026

SYNTHÈSE

L'essentiel en une page

- L'automobile au Maroc a exporté 159,2 milliards de dirhams en 2025 selon l'Office des changes : c'est le premier secteur exportateur pour la troisième année consécutive, malgré un léger recul par rapport à 2024 (159,6 milliards).
- Les deux constructeurs ont élargi leurs capacités : Renault Group Maroc dépasse 500 000 véhicules par an à Tanger et Casablanca, Stellantis porte Kénitra à 535 000 unités, et le taux d'intégration locale de Renault atteint 67,3 % en 2025.
- L'aéronautique a exporté près de 29,1 milliards de dirhams en 2025 (+10 %) ; Safran construit à Nouaceur une usine d'assemblage de moteurs LEAP et un atelier de maintenance pour 3,4 milliards de dirhams au total.
- Pour une PME, les opportunités se trouvent dans la sous-traitance de rang 2 et 3, les services industriels autour des usines et la nouvelle filière batteries de Kénitra et Jorf Lasfar, à condition de viser les certifications IATF 16949 ou EN 9100.

1er

secteur exportateur du Maroc depuis trois ans. Avec 159,2 milliards de dirhams en 2025, l'automobile pèse environ un tiers des exportations de biens du pays, devant les phosphates et dérivés (99,7 milliards) et l'agroalimentaire (87,5 milliards), selon l'Office des changes.

Ce qui progresse

- Le câblage automobile progresse : +9 % à l'export en 2025, et l'intérieur véhicule et sièges +11,5 % (Office des changes).
- L'aéronautique enchaîne les records : 26,45 milliards de dirhams exportés en 2024 (+14,9 %), puis près de 29,1 milliards en 2025.
- L'intégration locale monte : 67,3 % chez Renault Group Maroc en 2025, avec 2,5 milliards d'euros d'achats auprès de fournisseurs locaux.
- La filière batteries démarre : COBCO produit des précurseurs de cathodes à Jorf Lasfar depuis juin 2025 et Gotion met en service sa gigafactory de Kénitra en octobre 2026.

Ce qui reste fragile

- L'écosystème « construction » de véhicules a reculé de 13,5 % à l'export en 2025, sous l'effet de la baisse des ventes en Europe.
- La production dépend de deux constructeurs et d'un marché principal, l'Union européenne, qui bascule vers l'électrique.
- Le Midparc de Nouaceur, cœur de l'aéronautique, est proche de la saturation selon sa direction (mai 2026).
- Les chiffres d'emploi publiés sont des déclarations ministérielles : il n'existe pas de série officielle détaillée par branche.



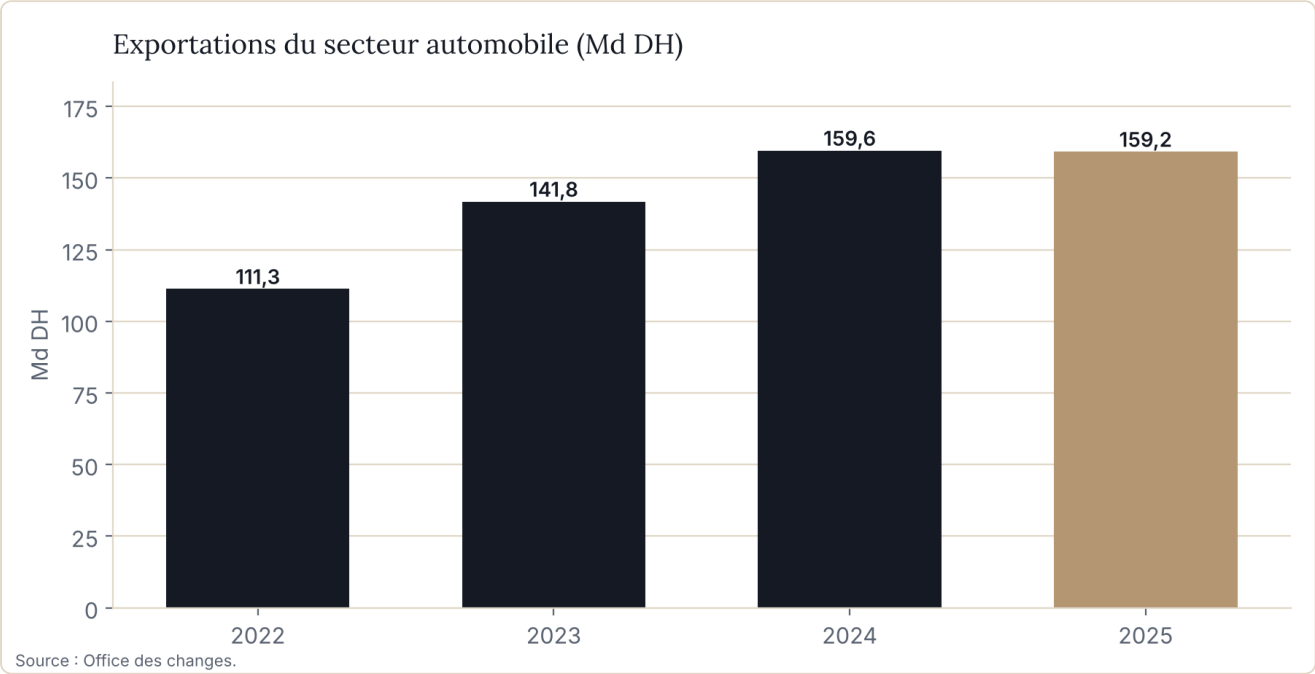
Photo : Sharon Hahn Darlin, CC BY 2.0



01

Premier secteur exportateur : l'automobile pèse un tiers des ventes à l'étranger

Selon le rapport annuel de l'Office des changes, le secteur automobile a exporté **159,2 milliards de dirhams en 2025**, contre 159,6 milliards en 2024 (chiffre révisé). C'est la **troisième année consécutive** où il occupe la première place, devant les phosphates et dérivés (99,7 milliards). Rapporté à des exportations de biens d'environ 470 milliards de dirhams, il représente **environ 34 %** des ventes du Maroc à l'étranger.



Exportations automobiles, 2022-2025 (2024 révisé dans le rapport 2025). Source : Office des changes.

La progression a été très rapide : 111,3 milliards en 2022, 141,8 milliards en 2023 (+27,4 %), puis un plateau en 2024-2025. Derrière ce total, les trois grands écosystèmes ont évolué en sens contraire en 2025 :

- **Construction de véhicules** : −9,6 milliards de dirhams (−13,5 %) ;
- **Câblage** : +5 milliards (+9 %) ;
- **Intérieur véhicule et sièges** : +1,1 milliard (+11,5 %).

Le ministre de l'Industrie a qualifié 2025 d'année « très difficile » devant le Parlement : baisse des ventes de voitures en Europe, concurrence chinoise et difficultés d'un modèle produit au Maroc à 180 000-190 000 unités par an. Il anticipait un rebond en 2026 grâce aux nouvelles capacités. Pour les fournisseurs locaux, la leçon est claire : les volumes dépendent du marché européen et des modèles attribués aux usines marocaines, deux variables qu'une PME ne maîtrise pas et qu'elle doit intégrer à son plan de charge.

À retenir : le chiffre de « 6 à 8 % du PIB » qui circule pour l'automobile et l'aéronautique n'a pas de source officielle. Le HCP ne publie pas de valeur ajoutée propre à ces deux industries, et 6 à 8 % du PIB 2025 représenteraient 103 à 138 milliards de dirhams, pas 60 à 80 milliards.

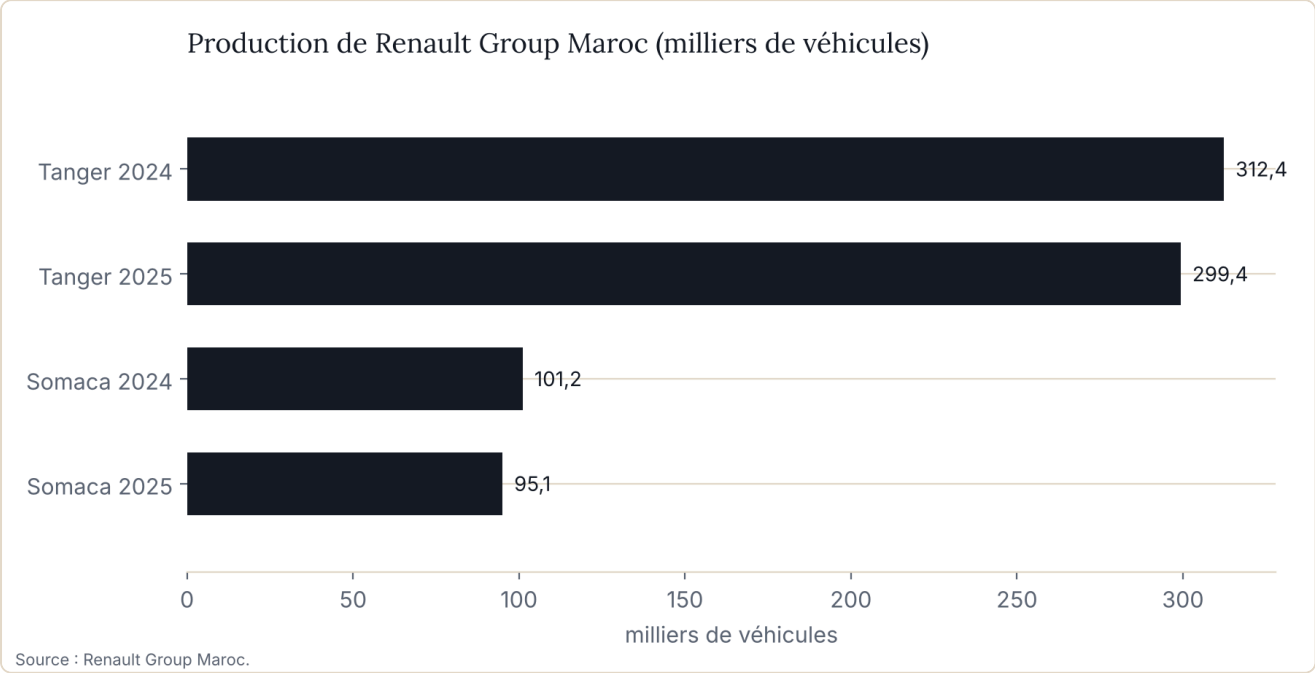


02

Capacités de production : Renault à Tanger et Casablanca, Stellantis à Kénitra

Renault Group Maroc

Le groupe exploite deux usines : **Tanger** (Melloussa) et **Somaca** à Casablanca. En 2025, il a produit **394 474 véhicules**, dont 299 395 à Tanger et 95 079 à la Somaca, soit −5 % après le record de 2024 (413 614 véhicules). Il en a exporté 327 552 vers 63 pays : 95 % de la production de Tanger part à l'étranger, contre 47 % pour la Somaca. Sa capacité installée dépasse **500 000 véhicules par an** depuis fin 2025. Au premier semestre 2026, la production est stable, à près de 200 000 véhicules.



Production par usine, 2024 et 2025. Source : Renault Group Maroc.

Stellantis Kénitra

Inaugurée en 2019, l'usine de la zone franche Atlantique a doublé sa capacité à 200 000 véhicules dès 2020. L'extension inaugurée le **16 juillet 2025** la porte à **535 000 unités par an** :

- une plateforme « Smart Car » de 400 000 véhicules à partir de février 2026 ;
- 135 000 véhicules de micromobilité électrique (Citroën Ami, Opel Rocks-e, Fiat Topolino, tricycle Fiat Tris) ;
- 350 000 moteurs par an, dont des moteurs hybrides légers, avec un usinage local à partir de novembre 2026 ;
- 204 000 bornes de recharge par an.

L'investissement annoncé est de 1,2 milliard d'euros, dont 702 millions portés par les fournisseurs. L'usine emploie 3 500 personnes et prévoit plus de 3 000 emplois supplémentaires.

Additionnées, ces capacités dépassent **un million de véhicules par an**, chiffre repris par le ministère. Il s'agit d'une **capacité, pas d'une production** : en 2025, Renault a produit moins de 400 000 véhicules, et Stellantis ne publie pas son volume annuel au Maroc.



03 Intégration locale, emplois et écosystèmes d'équipementiers

Le taux d'intégration mesure la part de la valeur d'un véhicule achetée auprès de fournisseurs installés au Maroc. Il est très loin des « 20 à 30 % » parfois cités :

- **Renault Group Maroc : 67,3 % en 2025** (65,5 % en 2024), hors mécanique, avec **2,5 milliards d'euros d'achats locaux** (+4,5 %). Objectif : 3 milliards d'euros et 75 à 80 % d'intégration en 2030 selon les communications du groupe ;
- **Stellantis Kénitra** : objectif de **75 % d'intégration** et de plus de 6 milliards d'euros d'achats locaux en 2030 ;
- **Au niveau national**, le ministre annonçait 69 % fin 2022 et un objectif de 80 %.

Côté emploi, le ministre de l'Industrie évoquait jusqu'à **260 000 emplois** dans l'automobile en mai 2024. Le Baromètre de l'industrie 2025 du ministère indique que l'automobile est devenue le **premier employeur industriel** en 2024 : ses effectifs ont progressé d'environ 10 %, dont près de la moitié dans la région Tanger-Tétouan-Al Hoceïma. L'industrie dans son ensemble comptait 1 038 133 emplois en 2024.

Les écosystèmes

La filière est organisée en écosystèmes autour des constructeurs : câblage, intérieur et sièges, métal et emboutissage, batteries, moteurs et transmissions, électronique. Les équipementiers mondiaux de rang 1 s'y approvisionnent à leur tour auprès de fournisseurs de rang 2 et 3 : usinage, injection plastique, traitement de surface, emballage, outillage, maintenance.

C'est là que se situe l'enjeu pour les PME marocaines. Chaque point d'intégration supplémentaire correspond à des pièces ou des services aujourd'hui importés. Les objectifs de 75 à 80 % d'ici 2030 impliquent donc de nouveaux fournisseurs locaux, à condition qu'ils tiennent les exigences de qualité, de coût et de délai des constructeurs.

> **Attention :** les taux d'intégration annoncés n'ont pas tous le même périmètre (avec ou sans mécanique, par usine ou national). Comparez-les avec prudence.



Photo : RACHID BAYA, CC BY-SA 4.0

04

Véhicule électrique et batteries : la filière démarre à Kénitra et Jorf Lasfar

Le principal marché du Maroc, l'Union européenne, accélère sa transition vers l'électrique. Pour rester dans la course, le pays a attiré trois projets majeurs dans les matériaux et cellules de batteries.

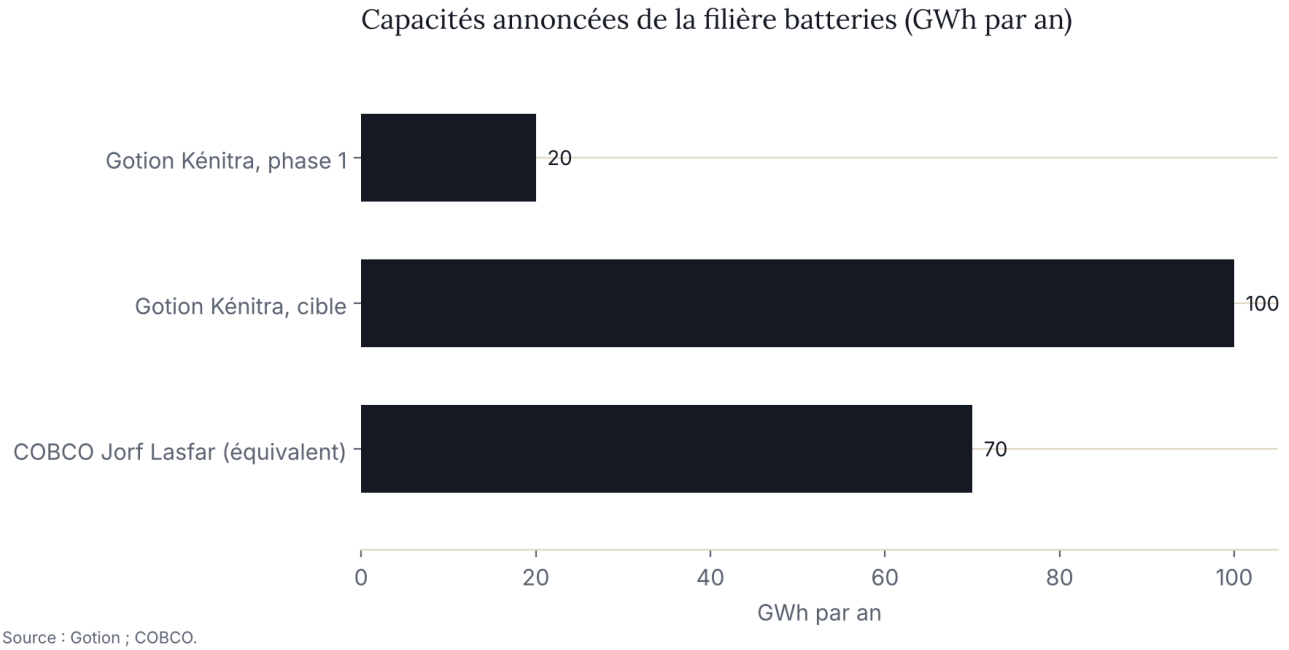
Gotion High-Tech à Kénitra

Le chinois Gotion a annoncé un programme de **5,6 milliards de dollars** en cinq étapes, pour une capacité finale de **100 GWh**. La première phase représente **1,3 milliard de dollars** et une capacité nominale de **20 GWh** de cellules lithium-fer-phosphate (LFP). La mise en service des équipements a commencé **la semaine du 20 octobre 2026**, avec une montée en cadence progressive. Plus de 400 salariés marocains ont été recrutés. La production commerciale à pleine capacité n'est pas encore vérifiable.

Le 28 septembre 2026, Gotion (51 %) et PowerCo, filiale batteries de Volkswagen (49 %), ont annoncé une coentreprise d'environ **480 millions d'euros** pour produire jusqu'à 100 000 tonnes de matériaux de cathode par an à Kénitra.

COBCO à Jorf Lasfar

Coentreprise d'Al Mada et du chinois CNGR, COBCO a inauguré le **25 juin 2025** sa première unité : 120 000 tonnes par an de précurseurs de cathodes NMC, l'équivalent d'environ 70 GWh. Le programme total représente 20 milliards de dirhams et environ 1 800 emplois directs.



Capacités annoncées, pas des volumes produits. Source : Gotion ; COBCO.

04 · BATTERIES (SUITE)

Côté véhicules, Stellantis Kénitra produit déjà des véhicules électriques de micromobilité et des bornes de recharge, et assemble des moteurs hybrides légers depuis mai 2025. L'usinage local de ces moteurs, prévu à partir de novembre 2026, ouvre de nouveaux besoins en outillage, en métrologie et en maintenance de machines.

> **Pour une PME :** ces usines auront besoin de maintenance, de logistique, de manutention de matières sensibles, de traitement des déchets et de services aux salariés, bien avant d'acheter des pièces locales.

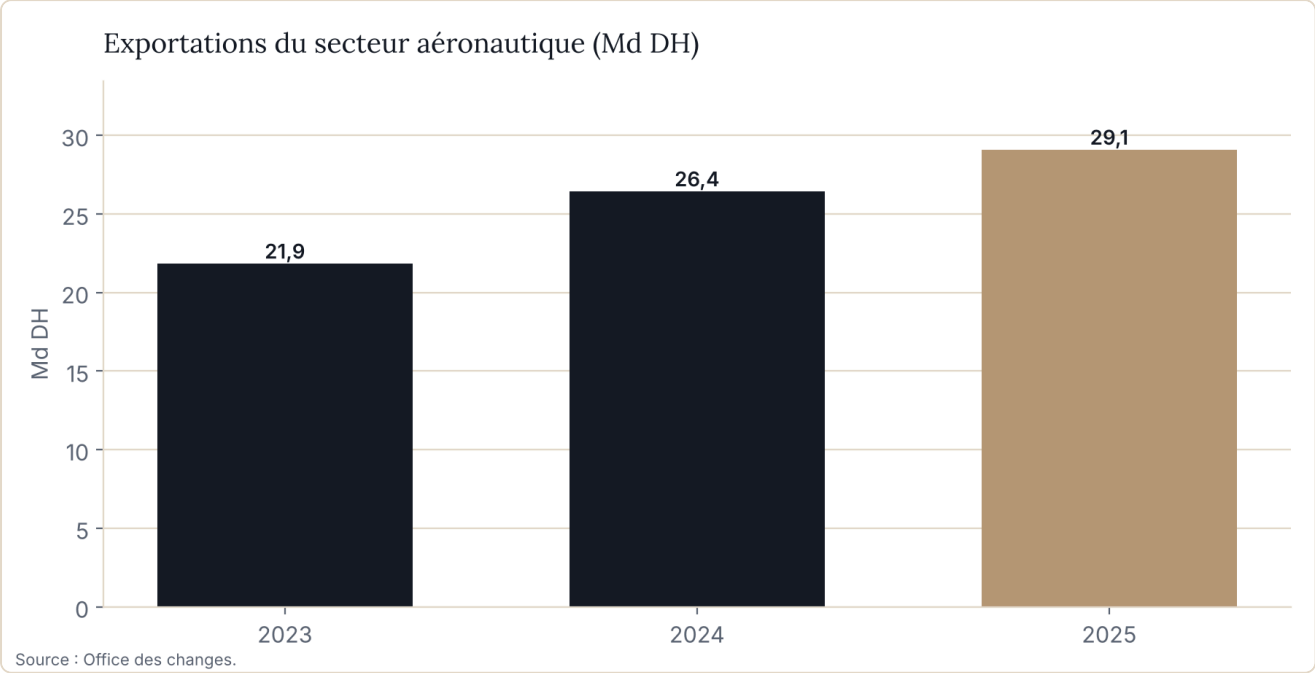


Photo : Bertrand SOUBEYRAND, CORBY, SA 4.0

05

Aéronautique : Safran, Airbus et Boeing structurent la filière autour de Nouaceur

Les exportations aéronautiques ont atteint **26,45 milliards de dirhams en 2024** (+14,9 %), puis **près de 29,1 milliards en 2025** (+10 %) selon l'Office des changes. Elles reposent sur deux écosystèmes : l'**assemblage** (17,2 milliards en 2024) et le **câblage électrique embarqué (EWIS)**, 9,1 milliards. En octobre 2024, le ministre de l'Industrie comptait plus de 150 entreprises, environ 24 000 emplois, 42 % de femmes et un taux d'intégration de 42 %. En juin 2026, L'Économiste fait état de 155 entreprises et 27 000 emplois.



Chiffres des indicateurs de fin d'année de l'Office des changes. Source : Office des changes.

Midparc et les grands donneurs d'ordres

La zone franche **Midparc** de Nouaceur (128 hectares) accueille une trentaine de grands groupes, dont Airbus, Safran, Pratt & Whitney, Hexcel et Eaton. Sa direction la dit « en voie de saturation », avec 15 projets prévus en 2026-2027 et une extension à l'étude.

- **Safran** : lancement le 13 octobre 2025 d'une usine d'assemblage et d'essais de moteurs LEAP-1A (2,1 milliards de dirhams, 350 moteurs par an, 300 emplois directs d'ici 2029) et d'un atelier de maintenance LEAP (1,3 milliard de dirhams, 150 moteurs par an, 600 emplois d'ici 2030).
- **Airbus** : reprise en 2025 de l'usine casablancaise de Spirit AeroSystems (près de 800 salariés), qui fabrique des éléments du A220 et des structures de fuselage du A321.
- **Boeing** : un écosystème lancé en 2016 avec l'État ; en juin 2025, Casablanca Aéronautique (groupe Figeac Aéro, environ 900 salariés) a signé pour fabriquer des pièces usinées du 737 MAX.

L'enjeu pour la filière est de passer du câblage et de l'assemblage de sous-ensembles à des pièces plus complexes, aux moteurs et à la maintenance, ce qui exige des fournisseurs certifiés EN 9100.

REPÈRES

Calendrier et grands projets 2025-2030

JUIN 2025
COBCO inaugure son unité de précurseurs de cathodes à Jorf Lasfar (120 000 t/an).

JUILLET 2025
Extension de Stellantis Kénitra : capacité portée à 535 000 unités par an.

OCTOBRE 2025
Lancement des deux sites Safran de Nouaceur : assemblage de moteurs LEAP et maintenance.

OCTOBRE 2026
Mise en service de la 1re phase de la gigafactory Gotion de Kénitra (20 GWh).

2029-2030
Montée en charge de Safran ; objectifs de 75 à 80 % d'intégration automobile en 2030.

Projet	Montant annoncé	Horizon
Stellantis Kénitra, extension	1,2 Md € (dont 702 M€ fournisseurs)	2025-2026
Safran, assemblage et essais LEAP-1A	2,1 Md DH	2029
Safran, maintenance LEAP	1,3 Md DH	2030
Gotion Kénitra, phase 1 (20 GWh)	1,3 Md $	fin 2026
Gotion Kénitra, programme complet (100 GWh)	5,6 Md $	non précisé
Gotion et PowerCo, cathodes	≈ 480 M€	non précisé
COBCO, Jorf Lasfar	20 Md DH	en cours

Les montants sont ceux annoncés par les entreprises ou lors des cérémonies officielles. Ils portent sur des périodes et des devises différentes et ne s'additionnent pas.


Photo : Herbert wie, CC BY-SA 4.0

06

Opportunités : où se positionner quand on est une PME ?

Les constructeurs, équipementiers et motoristes visent 75 à 80 % d'intégration locale d'ici 2030. Chaque point gagné ouvre un marché à des fournisseurs marocains capables de tenir les standards du secteur.

Devenir fournisseur de rang 2 ou 3

Usinage, injection plastique, emboutissage, traitement de surface, outillage, emballage : les équipementiers de rang 1 cherchent des sous-traitants locaux pour réduire coûts et délais. Commencez par une pièce simple, à volume régulier, et démontrez votre capacité à livrer sans défaut avant d'élargir la gamme.

Se certifier IATF 16949 ou EN 9100

Sans certification, l'accès aux panels d'achat est presque fermé. L'IATF 16949 (automobile) et l'EN 9100 (aéronautique) s'appuient sur l'ISO 9001 et exigent traçabilité, maîtrise des procédés et amélioration continue. Comptez plusieurs mois de préparation : c'est un projet d'entreprise, pas un dossier administratif.

Vendre des services industriels

Maintenance, métrologie, nettoyage industriel, logistique interne, transport du personnel, restauration, formation : les usines de Tanger, Kénitra et Nouaceur externalisent beaucoup. Ces marchés demandent moins d'investissement que la fabrication de pièces et permettent de se faire connaître des acheteurs.

Se positionner sur la filière batteries

Gotion, la coentreprise de cathodes avec PowerCo et COBCO vont générer des besoins en maintenance, manutention de matières sensibles, gestion des déchets, sécurité et logistique. Une PME qui se prépare dès maintenant aux exigences environnementales et de sécurité de ces sites prend une longueur d'avance.

Par où commencer ? Choisissez un seul donneur d'ordres cible, identifiez une famille de pièces ou de services qu'il importe encore, puis faites un écart précis entre vos pratiques et les exigences IATF 16949 ou EN 9100. C'est ce diagnostic qui dira si vous visez le rang 2 directement ou d'abord le rang 3.

Check-list : êtes-vous prêt ?

- Cartographier les équipementiers de rang 1 installés près de vos sites.
- Identifier les pièces ou services qu'ils importent encore.
- Mesurer votre taux de non-qualité et vos délais réels.
- Lancer un plan de certification IATF 16949 ou EN 9100.
- Calculer un coût de revient par pièce fiable avant de chiffrer.
- Vérifier les programmes ouverts sur le site de Maroc PME.

07 · VIGILANCE ET ACCOMPAGNEMENT

Les risques à intégrer dans votre stratégie

⚠ Une forte dépendance à la demande européenne et à deux constructeurs, comme l'a montré le recul de 2025.

⚠ Des exigences de qualité et de prix très dures : un fournisseur qui livre des défauts perd vite son référencement.

⚠ Un besoin de trésorerie élevé pour la certification, les machines et les délais de paiement des grands groupes.

⚠ Une concurrence accrue pour les ingénieurs et techniciens qualifiés, attirés par les grands sites.

Comment AYDI Business Group vous accompagne

Nous accompagnons les dirigeants de PME industrielles qui veulent travailler pour l'automobile et l'aéronautique :

- un diagnostic de votre capacité à entrer dans la chaîne de sous-traitance (qualité, coûts, délais, organisation) ;
- la préparation de votre démarche de certification IATF 16949 ou EN 9100 et la structuration de vos processus ;
- la mise en place d'un tableau de bord de pilotage industriel (non-qualité, rendement, coût de revient) ;
- la construction de votre offre et de votre stratégie d'approche des acheteurs de rang 1.


Photo : Adam Cli, CC BY-SA 4.0

Diagnostic PME · Pilotage et automatisation des processus · Aide à la décision stratégique

1 **premier échange pour faire le point sur votre situation.** Décrivez votre projet sur aydi.ma/contact-2 ou appelez le +212 6 48 55 08 05.

PASSER À L'ACTION

Transformez ces données en plan d'action pour votre entreprise

AYDI Business Group accompagne les PME marocaines dans leur stratégie, leur organisation et leur développement. Scannez un QR code ou cliquez sur un lien : nous revenons vers vous pour fixer une consultation.

Demander une consultation
aydi.ma/contact-2

Nous écrire sur WhatsApp
+212 6 48 55 08 05

Lire l'étude en ligne
aydi.ma/automobile-et-aeronautique-au-maroc/

Demander une consultation | WhatsApp

Téléphone
+212 6 48 55 08 05

E-mail
contact@aydi.ma

Site web
aydi.ma · services.aydi.ma · formation.aydi.ma

Adresse
Résidence Benomar, Porte D, 3e étage, Appt 6,
Rue du Marché, Maarif, Casablanca

AYDI BUSINESS GROUP

SOURCES ET MÉTHODE

Sources

1. Office des changes, rapport annuel du commerce extérieur 2025 (via Hespress, 17/10/2026)
2. Office des changes, rapport annuel 2025, écosystèmes automobile et aéronautique (via EcoActu)
3. Office des changes, indicateurs des échanges extérieurs à fin 2025 (via FNH)
4. Office des changes, exportations automobiles et aéronautiques 2023 (via Le360)
5. Office des changes, exportations automobiles 2022 (via MAP, Consonews)
6. Renault Group Maroc, bilan 2025 (via Hespress, 27/01/2026)
7. Renault Group Maroc, bilan 2024 (Le Matin)
8. Renault Group Maroc, premier semestre 2026 (via Hespress)
9. Stellantis, communiqué sur l'extension de l'usine de Kénitra (16/07/2025)
10. Stellantis Kénitra, investissement et emplois (Le360)
11. Ministre de l'Industrie, questions orales du 29/05/2024 (via Hespress)
12. Ministre de l'Industrie, objectif de 80 % d'intégration (Le360, 2022)
13. Ministre de l'Industrie, bilan 2025 devant le Parlement (via Bladi)
14. Ministère de l'Industrie et du Commerce, Baromètre de l'industrie 2025 (via Hespress)
15. Ministre de l'Industrie, Marrakech Air Show 2024 (via Hespress)
16. Aéronautique : exportations et intégration 2025 (FNH)
17. Aéronautique : 155 entreprises et 27 000 emplois (L'Économiste via Le360, juin 2026)
18. Midparc, saturation et extension (Le360, mai 2026)
19. Safran, lancement du complexe de moteurs de Nouaceur (Boursenews, 14/10/2025)
20. Airbus, reprise du site Spirit AeroSystems de Casablanca (Hespress)
21. Boeing et Casablanca Aéronautique, pièces du 737 MAX (Le Matin, 2025)
22. Gotion High-Tech, programme de la gigafactory de Kénitra (Hespress, 2025)
23. Gotion, mise en service de l'usine de Kénitra (WMC, 14/10/2026)
24. Gotion et PowerCo (Volkswagen), coentreprise de cathodes à Kénitra (Le360)
25. COBCO, inauguration de l'usine de Jorf Lasfar (Hespress, 25/06/2025)

Méthode : chiffres relevés le 31 octobre 2026 sur les publications de l'Office des changes, du ministère de l'Industrie et du Commerce, des constructeurs et des industriels (Renault Group Maroc, Stellantis, Safran, Gotion). Le site de l'Office des changes n'étant pas accessible directement, ses chiffres proviennent de la presse économique qui cite nommément ses publications. Les parts et totaux marqués « calcul » sont établis par AYDI à partir de ces chiffres. Les capacités de production ne sont pas des volumes produits. Cette étude est fournie à titre informatif et ne constitue pas un conseil en investissement.

Crédits photos

Le port de Tanger Med, débouché des usines automobiles du nord : Adam Cli, licence CC BY-SA 4.0, Wikimedia Commons

La baie de Tanger, première région automobile du pays : Herbert wie, licence CC BY-SA 4.0, Wikimedia Commons

Autoroute Tanger-Rabat, sortie de Melloussa, site de l'usine Renault : Lucyin, licence CC BY-SA 4.0, Wikimedia Commons

Une Dacia Logan à Fès : Ocatenc, licence CC BY 2.0, Wikimedia Commons

Gare de Kénitra, ville de Stellantis et de la gigafactory Gotion : RACHID BAYA, licence CC BY-SA 4.0, Wikimedia Commons

Site du groupe Safran sur la route de Nouaceur : Bertrand SOUBEYRAND, licence CC BY-SA 4.0, Wikimedia Commons

Boeing 787 de Royal Air Maroc à l'aéroport Mohammed V : MBurch, licence CC BY-SA 4.0, Wikimedia Commons

Aéroport Mohammed V de Casablanca, voisin du Midparc de Nouaceur : Sharon Hahn Darlin, licence CC BY 2.0, Wikimedia Commons

Photos sous licences Creative Commons ou domaine public. Graphiques et mise en page : AYDI Business Group. Reproduction autorisée avec mention « AYDI Business Group, aydi.ma ».