

المملكة المغربية  
ROYAUME DU MAROC

مجلس المنافسة

ΟΘΥΖΖΣΣ | ΣΕΚΣΣΧΠΟ

CONSEIL DE LA CONCURRENCE



Reporting du 1<sup>er</sup> trimestre 2025  
et analyse des indicateurs de  
performance financière au  
titre de l'année 2024 des  
sociétés de distribution en gros  
de gasoil et d'essence,  
concernées par les accords  
transactionnels conclus avec  
le Conseil de la concurrence

Reporting du 1<sup>er</sup> trimestre 2025 et analyse  
des indicateurs de performance financière  
au titre de l'année 2024 des sociétés de  
distribution en gros de gasoil et d'essence,  
concernées par les accords transactionnels  
conclus avec le Conseil de la concurrence

## Table des matières

<b>Première partie : Evolution des principaux agrégats économiques du marché des carburants entre 2023 et 2024 et analyse des indicateurs de performance financière des sociétés concernées sur la période 2018-2024</b> .....	4
I. Tendance des indicateurs et agrégats économiques clés entre 2023 et 2024.....	5
1. Au niveau du segment de l’approvisionnement et de stockage de gasoil et de l’essence.....	5
2. Au niveau du segment de la distribution de gasoil et de l’essence.....	6
II. Évolution des principaux indicateurs de rentabilité financière sur la période 2018-2024.....	8
1. Aspects méthodologiques.....	8
2. Analyse des indicateurs financiers des opérateurs sur le marché de carburant (gasoil et essence).....	9
3. Évolution des principaux indicateurs de rentabilité financière des opérateurs - toutes activités confondues.....	12
III. Conclusion de la première partie.....	13
<b>Deuxième partie : Reporting sur l’analyse des données de l’activité de neuf sociétés concernées au titre du 1<sup>er</sup> trimestre de l’année 2025</b> .....	15
I.Évolution des principaux indicateurs et agrégats économiques du 1 <sup>er</sup> trimestre 2025.....	15
1. Au niveau du segment de l’approvisionnement du gasoil et de l’essence.....	15
2. Au niveau du segment du stockage du gasoil et de l’essence.....	18
3. Au niveau du segment de la distribution du gasoil et de l’essence.....	18
II. Analyse de la corrélation entre la variation des cotations à l’international, des coûts d’achat et des prix de vente au niveau national.....	20
1. Analyse de la corrélation entre la variation des cotations CIF des produits raffinés à l’international et des prix de vente au niveau national.....	20
2. Analyse de la corrélation entre la variation des cotations CIF à l’international, des coûts d’achat et des prix de cession au niveau national.....	23
III. Analyse des marges commerciales brutes moyennes par litre vendu au 1 <sup>er</sup> trimestre 2025.....	26
IV. Conclusion de la deuxième partie.....	28

## Présentation du cadre

Dans la continuité des reportings trimestriels réalisés dans le cadre du suivi des engagements pris par les sociétés de distribution en gros de gasoil et d'essence, conformément aux accords transactionnels signés avec le Conseil de la concurrence, ce dernier publie son sixième rapport d'analyse des données relatives à l'activité de ces sociétés sur le marché.

D'un point de vue structurel, ce rapport est organisé en deux parties :

1- La première porte sur l'analyse des principaux agrégats économiques et indicateurs financiers des sociétés concernées au titre de l'année 2024.

Cette analyse vient compléter les travaux antérieurs portant sur les marges brutes de distribution, en s'intéressant plus spécifiquement à l'évolution de la marge nette par litre de carburant vendu.

Contrairement à la marge brute — définie comme la différence entre le prix de vente et le prix d'achat et donc pouvant être calculée chaque trimestre, la marge nette constitue un indicateur plus précis de la performance économique. Elle intègre l'ensemble des charges supportées par l'entreprise (frais de personnel, coûts logistiques, amortissements, charges financières, etc.) et ne peut être déterminée de manière fiable qu'à l'issue de l'exercice comptable, une fois tous les éléments de charge consolidés.

2- La seconde partie est consacrée à l'analyse habituelle de l'activité des neuf sociétés opérant sur ce marché, portant sur le premier trimestre de l'année 2025, dans la lignée des précédents reportings trimestriels.

## **Première partie : Evolution des principaux agrégats économiques du marché des carburants entre 2023 et 2024 et analyse des indicateurs de performance financière des sociétés concernées sur la période 2018-2024**

Comme indiqué précédemment, cette partie est consacrée à l'analyse des principaux agrégats économiques et des indicateurs financiers des entreprises concernées, considérés comme des repères essentiels pour apprécier la performance économique et la rentabilité au sein d'un secteur donné. Elle se structure autour de trois grands axes :

Le premier axe porte sur l'évolution des principaux indicateurs économiques du marché du gasoil et de l'essence entre 2023 et 2024. Il analyse notamment les volumes et valeurs des importations, la capacité nationale de stockage, ainsi que la distribution de ces produits à travers les ventes en volume et en valeur.

Le deuxième axe porte sur l'analyse de la rentabilité de l'activité « carburants » des neuf sociétés concernées. Cette évaluation s'appuie sur plusieurs indicateurs financiers clés : le taux de marge nette (résultat net rapporté au chiffre d'affaires) et la marge nette par litre de carburant vendu. Ces indicateurs permettent d'apprécier la capacité de cette activité à créer de la valeur pour les sociétés, et constituent des critères déterminants de performance et d'attractivité pour de potentiels investisseurs.

Afin de mieux cerner les tendances structurelles et d'atténuer les effets conjoncturels ou exceptionnels susceptibles d'affecter une année donnée, l'analyse a été conduite sur une période de sept ans (2018-2024), permettant ainsi une lecture plus équilibrée de l'évolution de la rentabilité dans le temps.

Enfin, bien que l'activité liée aux carburants représente la part prépondérante dans les activités des sociétés concernées (près de 75% du chiffre d'affaires), un troisième axe d'analyse est dédié à l'évaluation des principaux ratios de rentabilité financière, toutes activités confondues. Ces indicateurs, couramment utilisés pour mesurer la performance d'une entreprise dans un secteur donné, permettent d'affiner l'analyse en offrant une vision globale des niveaux de rentabilité réalisés par les neuf sociétés concernées.

### **I. Tendance des indicateurs et agrégats économiques clés entre 2023 et 2024**

Cette section porte sur l'analyse de l'évolution des principales tendances et dynamiques commerciales du marché des carburants (gasoil et essence) entre 2023 et 2024.

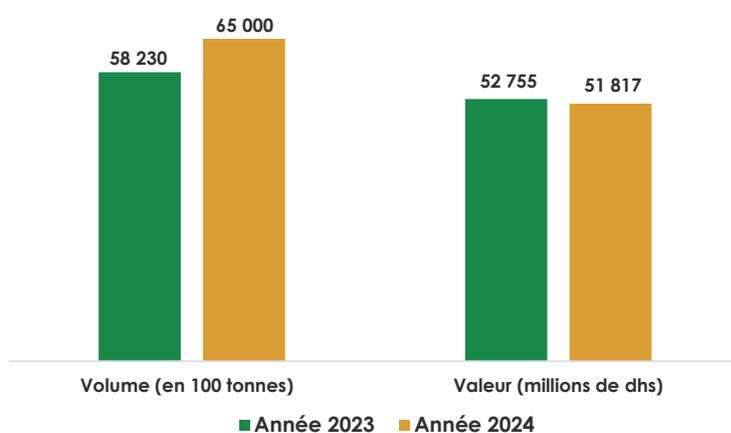
Elle examine les fluctuations des indicateurs et agrégats économiques clés durant cette période, notamment les volumes et valeurs des importations, la capacité de stockage, les ventes réalisées, ainsi que le développement du réseau de distribution.

## 1. Au niveau du segment de l'approvisionnement et de stockage de gasoil et de l'essence

À la fin de l'année 2024, le nombre de sociétés agréées pour l'importation de produits pétroliers liquides reste stable à 31, identique à celui enregistré à la fin de 2023.

L'évolution des importations dédouanées cumulées de gasoil et d'essence entre 2023 et 2024, comme l'illustre le graphique n°1, met en évidence une tendance contrastée. En volume (en 100 tonnes), les importations sont passées de 58.230 en 2023 à 65.000 en 2024, soit une hausse de 11,6%. En valeur, exprimées en millions de dirhams (MDH), elles ont reculé de 52.755 MDH en 2023 à 51.817 MDH en 2024, enregistrant ainsi une baisse de 1,8%.

**Graphique 1 : Évolution des importations dédouanées en gasoil et essence entre 2023 et 2024**



**Source : Élaboré à partir des données communiquées par l'Administration des Douanes et Impôts Indirects**

Bien que les volumes importés aient augmenté, la valeur totale des importations a diminué, reflétant une baisse des cours sur le marché international.

En effet, le prix moyen à l'importation du litre de gasoil est passé d'environ 7,6 DH/L en 2023 à 6,67 DH/L, enregistrant ainsi une baisse de 12%. De même, le prix moyen à l'importation de l'essence a reculé de 7,25 DH/L à environ 6,5 DH/L, soit une diminution d'environ 10%.

S'agissant des neuf sociétés de distribution concernées, elles ont réalisé, en 2024, près de 84% du volume et de la valeur des importations sur le marché global, contre 89% en 2023. En effet, l'évolution des parts de marché de ces sociétés, indique une tendance marquée de redistribution des parts au profit des autres opérateurs du marché, qui passent de 11% en 2023 à 15,6% en 2024, soit une progression de 4,6 points de pourcentage.

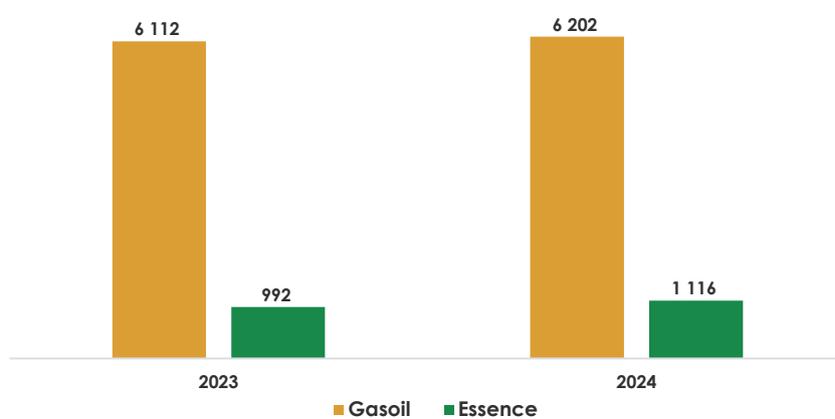
Cette évolution témoigne d'un marché dynamique caractérisé par une intensification de la concurrence, où les parts de marché détenues par les neuf sociétés au niveau du segment de l'importation tendent, à des degrés différents, à baisser au profit de nouveaux entrants, tels que BGN Energy Maroc, Appollo Petroleum Company ou encore BB Energy Morocco.

S'agissant du segment de stockage, la capacité totale de stockage déclarée par les 9 sociétés de distribution de carburant concernées par le reporting s'élève, en 2024, à 1,15 million de tonnes, en évolution de 7,4% par rapport à 2023.

## 2. Au niveau du segment de la distribution de gasoil et de l'essence

Sur ce segment, le nombre total d'opérateurs disposant d'un agrément provisoire de reprise en raffinerie pour l'exercice de l'activité de distribution de produits pétroliers liquides s'élevait à 35 à fin 2024<sup>1</sup>, soit un chiffre inchangé par rapport à fin 2023.

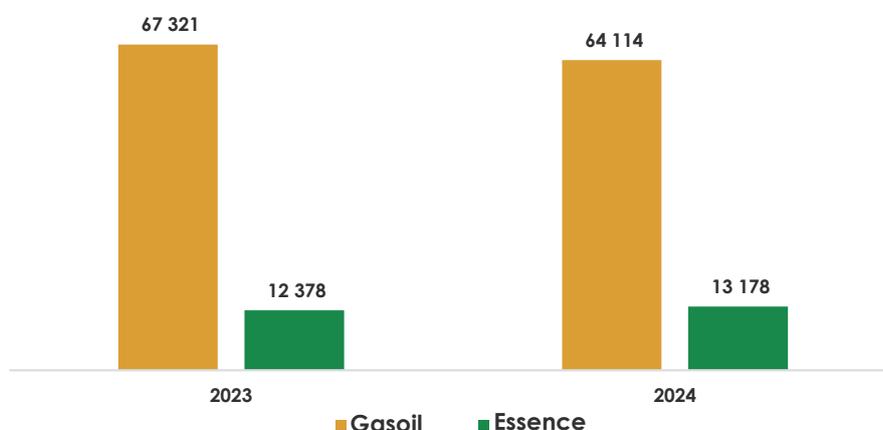
**Graphique 2 : Évolution des ventes de gasoil et d'essence en volume (en million de litres) des neuf sociétés concernées entre 2023 et 2024**



Source : Élaboré à partir des données communiquées par les opérateurs

Comme l'indique le graphique ci-dessus, les ventes réalisées par les sociétés concernées par le reporting en gasoil et essence (hors carburant marin) ont atteint un volume d'environ 7,3 milliards de litres à fin 2024, enregistrant une hausse de 3% en comparaison avec 2023 (7,1 milliards de litres).

**Graphique 3 : Evolution des ventes de gasoil et d'essence en valeur (en million de dirhams) des neuf sociétés concernées entre 2023 et 2024**



Source : Élaboré à partir des données communiquées par les opérateurs

<sup>1</sup> L'année 2025 a enregistré l'entrée d'un nouvel acteur, portant le nombre total à 36 opérateurs à fin mars 2025.

En termes de valeur, le chiffre d'affaires des neuf sociétés s'est établi à 77,3 milliards de dirhams (MMDH) durant l'année 2024, en baisse de 3% par rapport à 2023 (79,7 MMDH). Le gasoil a représenté 85% du volume et 83% de la valeur de ces ventes.

Par ailleurs, en analysant l'évolution du réseau de stations-service, il ressort que leur nombre total est passé de 3.350 stations-service à fin 2023 à 3.534 à fin 2024, soit une augmentation de 184 nouvelles stations-service opérant sur le marché.

Sur les 3.534 stations-service disponibles, les neuf sociétés concernées disposent de 2.535 stations (72% du total), en augmentation de 51 nouvelles stations par rapport aux 2.484 stations-service relevées à fin 2024.

Les autres opérateurs non concernés par le reporting enregistrent la progression la plus significative, avec 999 stations en 2024 contre 866 en 2023, ce qui se traduit par une hausse de part de marché de 25,9% à 28,3%.

## II. Évolution des principaux indicateurs de rentabilité financière sur la période 2018-2024

### 1. Aspects méthodologiques

Au plan méthodologique, l'examen des principaux indicateurs de rentabilité financière, s'est appuyé sur les états financiers de chacune des sociétés, composés de leurs bilans et comptes de résultats tels que déclarés à l'Administration fiscale. Cette analyse a été complétée par les informations issues des questionnaires renseignés par les sociétés en question et les réponses aux demandes d'information qui leur ont été adressées à cet effet, ainsi qu'aux autres organismes publics, notamment l'Administration des Douanes et Impôts Indirects et le ministère de la Transition Énergétique et du Développement Durable.

Des réunions ont également été tenues avec les opérateurs concernés par les accords transactionnels afin de fiabiliser les données transmises, et de recueillir leurs explications concernant les tendances et évolutions du marché. Dans le cadre de cette démarche, les opérateurs ont été invités à mettre en place une comptabilité analytique structurée, permettant de mieux isoler la performance économique de l'activité « carburants ». Cette exigence vise à renforcer la transparence et la comparabilité des données sectorielles.

Les indicateurs financiers de rentabilité retenus dans le cadre de cette instruction ont porté notamment sur :

- **Le taux de marge nette** ou taux de rentabilité :  $[(\text{résultat net} / \text{chiffre d'affaires}) \times 100]$ , indicateur financier qui mesure la rentabilité de chaque société après déduction de toutes ses charges, notamment les frais d'exploitation, les intérêts et les impôts.
- **La marge nette en valeur** par litre de carburant vendu (DH/L), est un indicateur de performance plus fin que la marge brute qui permet de mesurer le bénéfice net réalisé par litre de gasoil et d'essence vendu.

- **Le Retour sur le capital employé (ROCE<sup>2</sup>)** : [(résultat d'exploitation/ total des capitaux employés) × 100]. Ce ratio mesure la rentabilité d'une entreprise par rapport aux ressources engagées. Il indique combien de bénéfice opérationnel (avant intérêts et impôts) est généré pour chaque unité monétaire de capital employé.

- **Le Rendement des capitaux propres (ROE<sup>3</sup>)** : [(résultat net/ capitaux propres) × 100]. Il s'agit d'un indicateur financier qui évalue la capacité d'une entreprise à produire des bénéfices à partir des capitaux propres apportés par les actionnaires. Autrement dit, il mesure la rentabilité des investissements réalisés par ces derniers.

- **La politique d'investissement et de distribution des dividendes - [Dividendes/ Résultat net]** : représente un indicateur financier permettant d'évaluer la part des bénéfices qu'une entreprise distribue à ses actionnaires sous forme de dividendes. Ce ratio met en évidence la proportion du résultat net redistribuée, par opposition à celle réinvestie dans l'entreprise pour soutenir sa croissance.

Aussi, afin de mieux appréhender cette analyse et d'évaluer l'évolution des indicateurs financiers précités avant et après la mise en œuvre du dispositif de suivi instauré par le Conseil de la concurrence dans le cadre du contrôle de la mise en œuvre des engagements pris par les neuf sociétés concernées, deux grandes périodes ont été retenues :

- La première, couvrant les années 2018 à 2021, correspond à celle déjà étudiée dans l'avis du Conseil de la concurrence n° A/3/22 du 31 août 2022 sur la flambée des prix des intrants et matières premières au niveau mondial et ses conséquences sur le fonctionnement concurrentiel des marchés nationaux - Cas des carburants (Gasoil et Essence), utilisée comme base de comparaison.

- La seconde de 2022 à 2024, période exceptionnelle, caractérisée par l'inflation et la forte volatilité des cours des carburants sur le marché international, ayant entraîné une baisse des marges bénéficiaires des opérateurs en 2022. S'ajoute à cela l'impact négatif, en 2023, de l'amende infligée par le Conseil de la concurrence, qui a pesé sur les résultats financiers de ces derniers.

## **2. Analyse des indicateurs financiers des opérateurs sur le marché de carburant (gasoil et essence)**

Avant de se pencher sur les indicateurs de rentabilité financière liés à l'activité des carburants, il s'avère opportun d'évaluer la contribution de cette dernière aux performances globales des sociétés, toutes activités confondues.

---

<sup>2</sup> Return on Capital Employed

<sup>3</sup> Return on Equity

### a. Place des carburants par rapport à l'activité globale

L'analyse des données du tableau qui suit, fait apparaître que l'activité « carburants » demeure la partie la plus prépondérante dans le chiffre d'affaires et le résultat net des sociétés, avec quelques nuances distinctives. Sur la période de sept ans allant de 2018 à 2024, cette activité génère en moyenne près de 75% du chiffre d'affaires total, toutes activités confondues. En revanche, sa contribution au résultat net global est moins marquée, avec une part avoisinant les 56%.

**Tableau 1 : Évolution de la contribution de l'activité de carburant dans les performances de l'activité globale des sociétés concernées (en million de dirhams)**

	Moyenne 2018-2021	2022	2023	2024	Moyenne 2022-2024	Moyenne 2018-2024
Chiffre d'affaires -Toutes activités confondues	77.163	119.680	106.546	104.317	110.181	91.313
Chiffre d'affaires -activité Carburants	58.671	87.113	80.626	77.864	81.867	68.612
<b>Part du carburant dans le CA global</b>	<b>76%</b>	<b>73%</b>	<b>76%</b>	<b>75%</b>	<b>74%</b>	<b>75%</b>
Résultat Net -Toutes activités confondues	2.825	1.605	769	3.683	2.019	2.257
Résultat Net - Activité Carburants	1.810	537	-370	2.295	821	1.386
<b>Part du carburant dans le RN global</b>	<b>64%</b>	<b>33%</b>	<b>-48%</b>	<b>62%</b>	<b>41%</b>	<b>56%</b>

Source : Fait à partir des données transmises par les sociétés concernées

En 2024, la part de l'activité « carburants » dans le chiffre d'affaires demeure stable à près de 75%, mais sa contribution au résultat net s'élève à 62%. Cette contribution, bien qu'inférieure à la moyenne observée entre 2018 et 2021 (64%), reste supérieure à la moyenne globale de la période 2018-2024 (56%).

### b. Analyse des indicateurs relatifs au résultat net, taux de marge nette et marge nette par litre

Le marché de carburant (gasoil et essence) porté par les neuf opérateurs a généré, en 2024, un résultat net cumulé de près de 2,3 MMDH, pour un chiffre d'affaires global d'environ 77,9 MMDH.

**Tableau 2 : Évolution des principaux indicateurs de rentabilité financière du marché des carburants porté par les neuf sociétés**

		Moyenne 2018-2021	2022	2023	2024	Moyenne 2022-2024	Moyenne 2018-2024
Chiffre d'affaires (en MDH)		58.671	87.113	80.626	77.864	81.867	68.612
Résultat net (en MDH)		1.810	537	- 370	2.295	821	1.386
<b>Taux de marge nette</b>		<b>3,1%</b>	<b>0,6%</b>	<b>- 0,5%</b>	<b>2,9%</b>	<b>1%</b>	<b>2%</b>
<b>Marge nette BtoC (en DH/L)</b>	Gasoil	<b>0,24<sup>4</sup></b>	<b>0,07</b>	<b>- 0,03</b>	<b>0,43</b>	<b>0,16</b>	---
	Essence		<b>0,04</b>	<b>0,26</b>	<b>0,61</b>	<b>0,31</b>	

**Source : Fait à partir des données transmises par les sociétés concernées**

En comparaison aux années d'avant, l'année 2024 marque une phase de redressement global pour le marché de carburant avec un taux de marge nette enregistré cette année de 2,9% qui reste supérieur à la moyenne des trois dernières années (2022-2024) qui est de 1% et inférieur à celui de la période 2018-2021 (3,1%), voire inférieur aux niveaux atteints en 2019 (3,1%), 2020 (3,1%) et 2021 (3,4%).

La performance observée en 2024 intervient après une période exceptionnelle en 2022-2023, marquée par une détérioration des résultats financiers pour la quasi-totalité des neuf sociétés concernées.

En 2022, l'inflation et la forte volatilité des cours des carburants sur le marché international ont entraîné une réduction notable des marges bénéficiaires des opérateurs (taux de marge nette de 0,6%). En 2023, les résultats nets des sociétés ont été impactés par l'amende infligée par le Conseil dans le cadre des accords de transaction conclus avec ce dernier, dont le taux de marge nette est tombé à -0,5%.

S'agissant de la marge nette par litre de carburant vendu, elle a atteint en 2024 près de 43 centimes pour le gasoil et environ 61 centimes pour l'essence. Sur l'ensemble de la période 2022-2024, les marges moyennes se sont établies respectivement à environ 16 centimes par litre pour le gasoil et 31 pour l'essence.

### **c. Investissement et résultat net**

Un autre indicateur clé d'analyse financière retenu est le ratio entre les investissements et le résultat net. Celui-ci a été examiné sur trois périodes distinctes : 2018-2021, 2022-2024, ainsi qu'une période élargie couvrant l'ensemble de 2018 à 2024.

L'analyse de l'évolution de ces deux indicateurs intra-périodes met en évidence une forte volatilité du résultat net, reflet de dynamiques de marché contrastées au fil des années.

<sup>4</sup> Faute de disponibilité de données ventilées par type de carburant, la marge nette présentée pour la période 2018-2021 est celle indiquée dans l'avis du Conseil de la concurrence n° A/3/22. Elle correspond à la marge nette réalisée sur le segment carburant, incluant de manière cumulative le gasoil et l'essence.

Dans le détail, la période 2018-2021 se distingue par un résultat net particulièrement élevé, avec une moyenne avoisinant 1,8 MMDH. En revanche, un net recul est observé sur la période 2022-2024, où le résultat net moyen chute à environ 821 MDH, soit un niveau nettement inférieur à celui de la période précédente ainsi qu'à la moyenne globale sur l'ensemble de 2018-2024, estimée à près de 1,38 MMDH.

**Tableau 3 : Évolution du résultat net et des investissements de l'activité « Carburants » entre 2018 et 2024 (en million de dirhams)**

	Moyenne 2018-2021	2022	2023	2024	Moyenne 2022-2024	Moyenne 2018-2024
<b>Résultat net</b>	1.810	537	- 370	2.295	821	1.386
<b>Investissement</b>	1.326	1.283	1.214	1.304	1.267	1.301

Source : Fait à partir des données transmises par les sociétés concernées

En ce qui concerne les investissements, ceux-ci sont restés relativement constants, se maintenant autour d'une moyenne annuelle de 1,3 MMDH tout au long de la période 2018-2024.

### **3. Évolution des principaux indicateurs de rentabilité financière des opérateurs - toutes activités confondues-**

Afin de compléter l'analyse précédemment consacrée au segment des carburants, cette section s'intéressera à l'évolution des principaux ratios de rentabilité financière, à l'échelle de l'ensemble des activités des sociétés concernées, à savoir la rentabilité des capitaux employés, le rendement des capitaux propres, le taux de rentabilité et les dividendes distribués. L'objectif est d'offrir une vision plus globale des performances en matière de rentabilité réalisées par les neuf sociétés concernées entre 2018 et 2024.

**Tableau 4 : Évolution des indicateurs financiers et ratios (toutes activités confondues) entre 2018 et 2024 (en million de dirhams)**

	Moyenne 2018-2021	2022	2023	2024	Moyenne 2022-2024
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>77.163</b>	119.680	106.546	104.317	<b>110.181</b>
<b>Investissement</b>	<b>2.142</b>	2.072	1.996	1.726	<b>1.931</b>
<b>Résultat d'Exploitation global</b>	<b>3.773</b>	2.573	3.279	5.637	<b>3.830</b>
<b>Résultat Net</b>	<b>2.825</b>	1.605	769	3.683	<b>2.019</b>
<b>Dividende</b>	<b>2.471</b>	2.242	2.255	1.519	<b>2.005</b>
<b>Capitaux Propres</b>	<b>11.795</b>	12.240	10.753	12.918	<b>11.970</b>
<b>Actif économique</b>	<b>16.852</b>	17.353	15.940	18.487	<b>17.260</b>
<b>Retour sur le capital employé (ROCE)</b>	<b>22%</b>	15%	21%	30%	<b>22%</b>
<b>Rendement des capitaux propres (ROE)</b>	<b>24%</b>	13%	7%	29%	<b>17%</b>
<b>Taux de rentabilité</b>	<b>3,7%</b>	<b>1,3%</b>	<b>0,7%</b>	<b>3,5%</b>	<b>1,8%</b>
<b>Taux de distribution des dividendes</b>	<b>87%</b>	<b>140%</b>	<b>293%</b>	<b>41%</b>	<b>99%</b>

Source : Fait à partir des données transmises par les sociétés concernées

Dans l'ensemble, l'année 2024 marque un net redressement des indicateurs de performance financière, toutes activités confondues. Les ratios de rentabilité, notamment le ROCE et le ROE affichent une amélioration significative par rapport aux années 2022-2023, et une performance supérieure à la période 2018-2021. Le ROCE s'est établi ainsi à 30%, contre 22% en moyenne sur 2018-2021, tandis que le ROE a atteint 29%, contre 24% sur la même période de référence.

Cependant, si l'on considère la moyenne de la période 2022-2024, l'ensemble des indicateurs de rentabilité, à l'exception du ROCE qui reste stable autour de 22%, enregistrent un recul par rapport à la période de 2018-2021, le ROE est passé de 24% à 17%.

Pour ce qui concerne le taux de rentabilité, le taux moyen du secteur enregistré en 2024 dépasse ceux observés en 2022 (1,3%) et 2023 (0,7%). Toutefois, il reste en deçà des niveaux atteints en 2020 (3,8%) et 2021 (3,9%).

Par ailleurs, la comparaison des moyennes entre les périodes 2018-2021 et 2022-2024 met en évidence une division par deux du taux de rentabilité, passant de 3,7% à 1,8%.

Au final, l'examen du taux de distribution (Dividendes/résultat net) met en évidence une tendance générale à la baisse en 2024 par rapport aux années précédentes, avec toutefois des écarts marqués entre les différents opérateurs. En effet, avec un ratio de 41%, le marché en 2024 reste nettement inférieur à la moyenne annuelle observée sur la période 2018-2021 (87%), sur celle de 2022-2024 (99%), et même en dessous de la moyenne globale sur 2018-2024 (92%).

### **III. Conclusion de la première partie**

En résumé de cette première partie, il ressort que l'année 2024 marque une phase de transformation progressive du marché des carburants, caractérisée par une intensification de la concurrence et une recomposition graduelle des parts de marché. Bien que le nombre de sociétés agréées à l'importation reste stable à 31, la part cumulée des neuf opérateurs concernés recule de 89% en 2023 à 84% en 2024, au profit de nouveaux entrants tels que BGN Energy Maroc ou BB Energy.

Dans le segment du stockage, la capacité déclarée par ces opérateurs progresse de 7,4%, atteignant 1,15 million de tonnes. Du côté de la distribution, les volumes vendus par les opérateurs concernés augmentent de 3% pour s'établir à 7,3 milliards de litres, tandis que le chiffre d'affaires recule légèrement (-3%).

L'analyse de l'évolution des indicateurs de rentabilité financière des neuf sociétés de distribution en gros de gasoil et d'essence concernées par les accords transactionnels avec le Conseil de la concurrence met en évidence une dynamique de redressement global en 2024.

Le taux de marge nette moyen du marché des carburants (gasoil et essence), indicateur clé de la rentabilité, s'établit à près de 2,9% (soit 43 centimes par litre pour le gasoil et 61 centimes par litre pour l'essence), en 2024, un niveau supérieur à la moyenne observée sur la période 2022-2024 qui se situe autour de 1% (16 centimes par litre pour le gasoil et 31 centimes par litre pour l'essence). Toutefois, le taux de marge nette du marché en 2024 (2,9%) demeure au-dessous de celui des niveaux atteints en 2019 (3,1%), 2020 (3,1%) et 2021 (3,4%).

Cette amélioration intervient après une période exceptionnelle en 2022-2023, caractérisée par une dégradation de la performance financière de presque la totalité des sociétés concernées. En 2022, l'inflation et la forte volatilité des cours des carburants sur le marché international ont réduit les marges bénéficiaires des opérateurs (taux de marge nette de 0,6%).

En 2023, le résultat net des sociétés concernées a été impacté par l'amende infligée par le Conseil dans le cadre des accords de transaction conclus avec le Conseil de la concurrence, ce qui a encore pesé sur leurs résultats (taux de marge nette de -0,5%).

De même, l'examen du résultat net par rapport aux investissements dans le marché des carburants au cours des différentes périodes scrutées révèle une forte volatilité, reflet de dynamiques de marché contrastées.

Dans l'ensemble, le montant total des investissements réalisés<sup>5</sup> en 2024 par les opérateurs concernés, s'élève à environ 1,3 MMDH pour un résultat net de 2,3 MMDH en 2024. Cependant, bien que l'année 2024 soit incluse, la moyenne annuelle du résultat net sur la période 2022-2024, reste inférieure à celle de 2018-2021 (821 MDH contre 1,81 MMDH), alors que le niveau des investissements est demeuré quasi stable (1,26 MMDH contre 1,32 MMDH).

Sur la période complète de 2018-2024, le résultat net moyen annuel s'établit à environ 1,39 MMDH, avec un niveau d'investissement globalement stable, avoisinant en moyenne 1,3 MMDH par an.

Par ailleurs, l'analyse des principaux indicateurs de rentabilité financière, toutes activités confondues, fait également apparaître une nette amélioration en 2024 par rapport aux exercices précédents.

En effet, le taux de rentabilité moyen s'établit à 3,5% en 2024, contre 1,3% en 2022 et 0,7% en 2023. Le ROCE enregistre aussi une hausse importante, passant de 15% en 2022 à 21% en 2023, pour atteindre 30% en 2024. De son côté, le ROE s'élève à 29% en 2024, contre 13% en 2022 et 7% en 2023.

---

<sup>5</sup> Les investissements concernent notamment le développement des infrastructures de stockage et de réseau de distribution (stations-services).

Toutefois, en comparant les deux périodes 2018-2021 et 2022-2024, un recul significatif de certains de ces indicateurs de rentabilité apparaît, notamment le ROE qui passe de 24% à 17% et le taux de rentabilité qui a été divisée par deux, passant de 3,7% à 1,8% entre les deux périodes. Le ROCE, quant à lui, est resté stable, se maintenant autour de 22% sur les deux périodes.

Au final, l'analyse du taux de distribution (dividendes/résultat net) révèle une nette tendance à la baisse en 2024 par rapport aux années précédentes, bien que des disparités notables subsistent entre les différents opérateurs. Avec un ratio moyen de 41 %, le marché en 2024 se situe largement en deçà des moyennes enregistrées sur les périodes 2018-2021 (87 %), 2022-2024 (99 %) et même de la moyenne globale entre 2018 et 2024 (92 %).

Cette diminution marquée s'explique principalement par l'absence de distribution de dividendes de certains acteurs majeurs, qui avaient auparavant contribué de manière significative.

## Deuxième partie : Reporting sur l'analyse des données de l'activité de neuf sociétés concernées au titre du 1<sup>er</sup> trimestre de l'année 2025

Cette partie porte sur le reporting du premier trimestre 2025 concernant le suivi des engagements pris par les sociétés de distribution en gros de gasoil et d'essence, dans le cadre des accords transactionnels conclus avec le Conseil de la Concurrence. Il s'articule autour de trois axes principaux :

- Premièrement, il analyse l'évolution des principaux indicateurs et agrégats économiques du marché du gasoil et de l'essence durant le premier trimestre 2025, notamment les volumes et valeurs des importations, les recettes fiscales associées, les ventes réalisées ainsi que le développement du réseau de distribution.
- Deuxièmement, il étudie la corrélation entre l'évolution des cotations internationales CIF du gasoil et de l'essence raffinés, les coûts d'approvisionnement effectifs supportés par les sociétés, ainsi que les prix de cession appliqués sur le marché national au cours du premier trimestre de 2025.
- Enfin, le dernier axe est consacré à l'examen de l'évolution des marges brutes commerciales dégagées par les neuf sociétés concernées au cours de cette même période.

### I. Évolution des principaux indicateurs et agrégats économiques du 1<sup>er</sup> trimestre 2025

#### 1. Au niveau du segment de l'approvisionnement de gasoil et de l'essence

À fin mars 2025, le nombre de sociétés détentrices d'un agrément pour l'importation de produits pétroliers liquides s'établit à 32, contre 29 à la même date en 2024, soit 3 sociétés supplémentaires.

S'agissant de l'approvisionnement du marché national en gasoil et en essence, le volume total des importations au titre du premier trimestre de 2025 s'élève à près de 1,62 million de tonnes, pour une valeur globale d'environ 12 MMDH. Par rapport à la même période de l'année précédente, cela représente une hausse de près de 10% en volume (1,47 million de tonnes en 2024) et une baisse d'environ 7% en valeur (12,92 MMDH en 2024). Le gasoil reste prédominant, représentant près de 89% du volume et de la valeur des importations enregistrées.

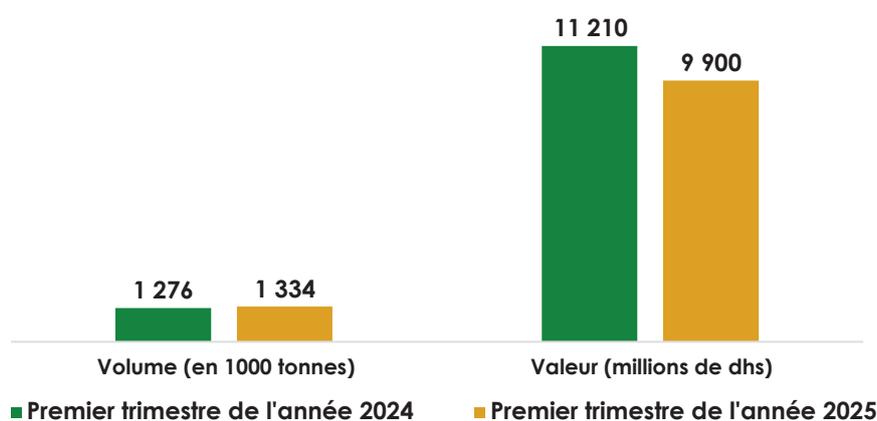
Les sociétés de distribution concernées par le reporting représentent environ 82% du total des importations, tant en volume qu'en valeur, soit une baisse de 5 points par rapport au premier trimestre de 2024.

Plus en détail, les importations relatives à ces sociétés en volume ont atteint près de 1,33 million de tonnes, contre 1,28 million de tonnes à la même période de l'année précédente, soit une progression d'environ 4%, correspondant à un écart de 57.409 tonnes.

En valeur, les importations réalisées par ces sociétés se sont chiffrées à 9,9 MMDH au 1<sup>er</sup> trimestre 2025, contre 11,23 MMDH un an plus tôt, enregistrant ainsi une baisse de près de 12%, équivalente à un écart de 1,33 MMDH.

Le graphique ci-après, représente l'évolution des importations en valeur et en volume des neuf sociétés concernées par le reporting durant les premiers trimestres des années 2024 et 2025 :

**Graphique 4 : Évolution des importations dédouanées<sup>6</sup> (gasoil et essence) des sociétés concernées au titre des premiers trimestres de 2024 et 2025**



Source : Fait à partir des données communiquées par l'Administration des Douanes et Impôts Indirects

L'analyse par type de carburant fait ressortir que les importations de gasoil ont légèrement augmenté en volume, atteignant 1.171 milliers de tonnes contre 1.152 milliers de tonnes au premier trimestre de 2024, soit une hausse de 2%. En revanche, leur valeur a reculé de 15%, passant de 10.093 à 8.615 MDH. Pour ce qui est de l'essence, le volume importé a fortement progressé de 124 à 163 milliers de tonnes (+31%), tandis que la valeur des importations a augmenté de 15%, atteignant 1.285 MDH contre 1.117 MDH à la même période de l'année précédente.

#### • Recettes TIC et TVA afférentes à l'importation de gasoil et d'essence à l'importation de gasoil et de l'essence

Les recettes fiscales issues de l'importation de gasoil et de l'essence se sont élevées à environ 6,86 MMDH au cours du premier trimestre de 2025, enregistrant une progression de 6,4% par rapport à la même période de l'année précédente, soit une hausse de 412 MDH par rapport aux 6,45 MMDH collectés en 2024. Cette amélioration s'explique principalement par l'augmentation des volumes importés de ces deux carburants, en hausse de 10%, ce qui a entraîné une progression notable des recettes issues de la Taxe Intérieure de Consommation (TIC).

Dans le détail, les recettes générées par la TIC ont atteint 5,13 MMDH sur le trimestre, représentant près de 75% des recettes fiscales liées à l'importation de gasoil et de l'essence, contre 4,65 MMDH à la même période de l'année précédente.

<sup>6</sup> Hors franchise.

En revanche, les recettes issues de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) à l'importation ont reculé de 4%, s'établissant à 1,73 MMDH. Elles représentent ainsi 25% du total des recettes fiscales tirées de l'importation de ces deux produits pétroliers.

**Tableau 5 : Évolution des recettes fiscales relatives à l'importation de gasoil et de l'essence au titre des premiers trimestres de 2024 et 2025 pour le marché global (en milliard de dirhams)**

	Premier trimestre de l'année 2024	Premier trimestre de l'année 2025
TIC	4,65	5,13
TVA	1,80	1,73
<b>Total</b>	<b>6,45</b>	<b>6,86</b>

Source : Fait à partir des données communiquées par l'Administration des Douanes et Impôts Indirects

L'analyse par type de carburant indique que les recettes fiscales issues de l'importation de gasoil ont représenté environ 83% du total des recettes du premier trimestre de l'année 2025, s'établissant à 5,70 MMDH, celles provenant de l'essence ont atteint 1,16 MMDH, soit une hausse de 30% par rapport à la même période de 2024 et une part de 17% dans les recettes totales de cette période.

**Tableau 6 : Évolution des recettes fiscales relatives à l'importation selon le type de carburant au titre des premiers trimestres de 2024 et 2025 pour le marché global (en milliard de dirhams)**

	Premier trimestre de l'année 2024		Premier trimestre de l'année 2025	
	Gasoil	Essence	Gasoil	Essence
TIC+TVA	5,56	0,89	5,70	1,16

Source : Fait à partir des données communiquées par l'Administration des Douanes et Impôts Indirects

Par ailleurs, il est à souligner que sur les 6,86 MMDH de recettes fiscales générées au titre du premier trimestre de 2025, les sociétés couvertes par le reporting ont contribué à hauteur de 5,70 MMDH, soit près de 83% du total. Cette contribution se répartit entre 4,27 MMDH au titre de la TIC et 1,43 MMDH au titre de la TVA à l'importation pour le gasoil et l'essence.

**Tableau 7 : Évolution des recettes fiscales relatives à l'importation de gasoil et de l'essence au titre des premiers trimestres de 2024 et 2025 pour les neuf sociétés concernées par le reporting (en milliard de dirhams)**

	Premier trimestre de l'année 2024	Premier trimestre de l'année 2025
TIC	4,07	4,27
TVA	1,58	1,43
<b>Total</b>	<b>5,65</b>	<b>5,70</b>

Source : Fait à partir des données communiquées par l'Administration des Douanes et Impôts Indirects

## 2. Au niveau du segment du stockage de gasoil et de l'essence

À fin mars 2025, la capacité de stockage disponible au niveau national s'est maintenue à environ 1,57 million de tonnes, un niveau stable par rapport à celui enregistré à la fin de l'année 2024. Les neuf sociétés couvertes par le reporting représentent à elles seules une capacité totale de 1,27 million de tonnes, soit près de 81% de la capacité globale existante.

## 3. Au niveau du segment de la distribution de gasoil et de l'essence

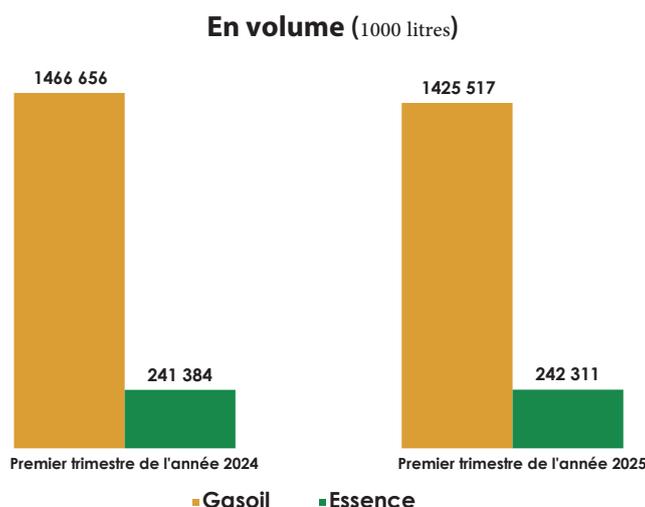
### • Évolution des ventes de gasoil et d'essence

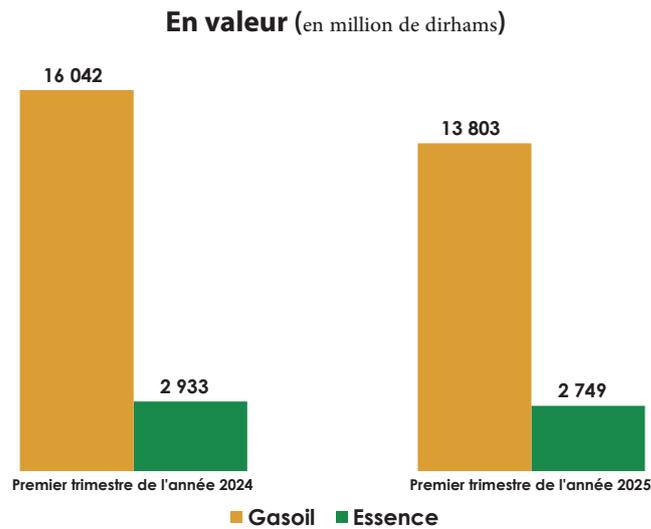
En l'absence de données consolidées en volume et en valeur couvrant l'ensemble du secteur, l'analyse du segment de la distribution se focalisera sur les neuf sociétés concernées par le reporting. Sur ce segment, le nombre total d'opérateurs disposant d'un agrément provisoire de reprise en raffinerie pour l'exercice de l'activité de distribution de produits pétroliers liquides s'élève à 36 à fin mars 2025, contre 35 à fin 2024.

Comme l'indiquent les graphiques ci-dessous, les ventes réalisées par les sociétés concernées par le reporting en gasoil et en essence (hors carburant marin) ont atteint un volume d'environ 1,67 milliard de litres pour le premier trimestre de 2025, enregistrant une baisse de 2% en comparaison avec la même période un an auparavant (1,71 milliard de litres en 2024). En termes de valeur, le chiffre d'affaires s'est établi à 16,55 MMDH durant ce premier trimestre de l'année 2025, en baisse de 13% par rapport à la même période de l'année précédente (18,98 MMDH au premier trimestre de 2024).

Le gasoil a représenté 85% du volume et 83% de la valeur de ces ventes.

**Graphique 5 : Évolution des ventes de gasoil et d'essence en volume et en valeur pour les neuf sociétés concernées par le reporting au titre des premiers trimestres de 2024 et 2025**





**Source : Fait à partir des données communiquées par les sociétés concernées**

L'analyse de la ventilation des ventes par segment de clientèle au titre du premier trimestre de 2025 permet de relever que le réseau des stations-service constitue la part la plus prépondérante des ventes de gasoil et d'essence, représentant en moyenne<sup>7</sup> 71% du volume global. Le réseau des clients professionnels, occupe les 29% restants des ventes de ces deux carburants.

- **Évolution du réseau des stations-service**

Par ailleurs, en analysant l'évolution du réseau de stations-service, il ressort que leur nombre total est passé de 3.534 stations-service à la fin de l'année 2024 à 3.573 à la fin mars 2025, soit une augmentation de 39 nouvelles stations-service opérant sur le marché.

Sur les 3.573 stations-service disponibles, les neuf sociétés concernées disposent de 2.555 stations (72% du total du réseau), en augmentation de 20 nouvelles stations par rapport aux 2.535 stations-service relevées à la fin de l'année 2024.

## II. Analyse de la corrélation entre la variation des cotations à l'international, des coûts d'achat et des prix de vente au niveau national

Avant de procéder à l'analyse détaillée de la corrélation entre la variation des cotations CIF à l'international, des coûts d'achat et des prix de cession au niveau national pour le marché porté par les neuf sociétés, ce reporting examinera dans un premier temps l'évolution des cotations CIF et des prix de vente TTC pour l'ensemble du marché (tous les opérateurs confondus) durant le premier trimestre de 2025.

L'objectif est d'évaluer de manière globale l'impact des fluctuations des cotations à l'international sur les prix de vente appliqués au niveau national.

<sup>7</sup> Il s'agit du niveau moyen pondéré au poids de chaque opérateur dans le segment de la distribution.

À cet égard, il convient de rappeler que les prix à la pompe de gasoil et de l'essence ne sont pas directement liés aux cours du baril du pétrole brut, mais aux cotations de référence des produits raffinés dits « Platts », sur les marchés internationaux, tels que le marché de la région ARA (Amsterdam, Rotterdam et Anvers) qui demeure le marché de référence pour les produits pétroliers raffinés dans la région.

### **1. Analyse de la corrélation entre la variation des cotations CIF des produits raffinés à l'international et des prix de vente au niveau national**

Il est important de souligner que les cotations CIF retenues dans le cadre de cette analyse sont présentées hors TIC et TVA. Elles ont un caractère purement indicatif et théorique, et ne reflètent pas nécessairement les coûts d'approvisionnement effectivement supportés par les opérateurs. En réalité, ces coûts effectifs peuvent varier en fonction de plusieurs facteurs, notamment les modalités contractuelles de l'approvisionnement propres à chaque opérateur (contrats à terme ou achats sur le marché spot, périodes de pricing convenues avec les négociants internationaux), les frais logistiques liés à l'acheminement du produit jusqu'aux ports, les charges exceptionnelles telles que les surestaries, ainsi que la variation des stocks.

Sur le plan méthodologique, l'analyse s'appuie sur l'agrégation des variations observées au cours de chaque quinzaine du premier trimestre de 2025. Ce choix permet d'intégrer les effets différés liés aux ajustements de stock et aux mécanismes de rattrapage que les opérateurs peuvent mettre en œuvre pour absorber les fluctuations des coûts d'achat avant leur répercussion sur les prix de vente.

L'analyse détaillée des variations par quinzaine des cotations CIF du gasoil raffiné à l'international et des prix de vente TTC à la pompe au niveau national durant le premier trimestre de 2025 (tableau n°8) révèle des évolutions modérées entre les deux indicateurs.

**Tableau 8 : Évolution par quinzaine des variations des cotations CIF moyennes du gasoil raffiné à l'international et ses prix de vente TTC à la pompe au niveau national au titre du premier trimestre de l'année 2025 (en DH/L)**

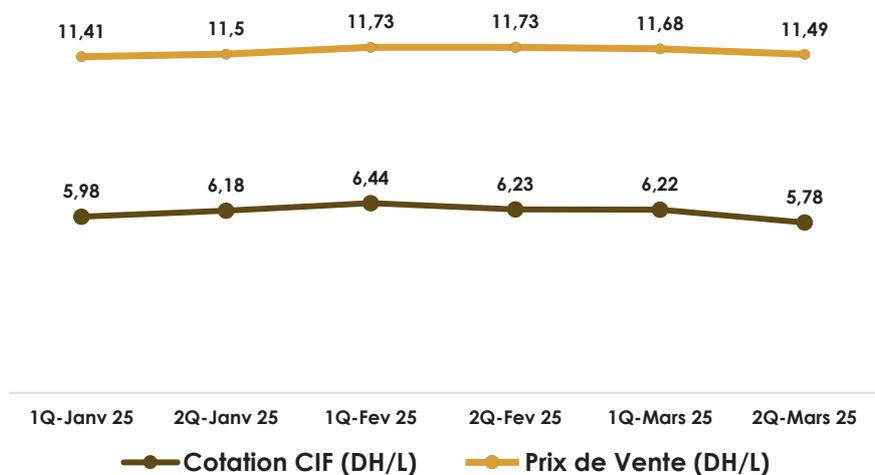
Période	Variation Cotation CIF	Variation PV TTC à la Pompe
1Q-janv	0,13	-0,11
2Q-janv	0,2	0,09
1Q-fév	0,26	0,23
2Q-fév	- 0,21	0
1Q-mars	- 0,01	-0,05
2Q-mars	-0,44	-0,19
<b>Somme des variations du trimestre</b>	<b>- 0,07</b>	<b>-0,03</b>

Source : Fait à partir des données transmises par le Ministère de la Transition Énergétique et du Développement Durable

Au cours de cette période, les cotations CIF du gasoil raffiné ont connu des fluctuations contrastées, avec une tendance globale à la baisse. La variation cumulée des cotations CIF sur l'ensemble du trimestre affiche une légère baisse de -0,07 DH/L.

Du côté des prix à la pompe, l'évolution reste globalement modérée et moins volatile. La variation globale des prix à la pompe sur le trimestre ressort légèrement négative, à hauteur de -0,03 DH/L.

**Graphique 6 : Évolution par quinzaine des cotations CIF moyennes du gasoil raffiné et ses prix de vente moyens TTC à la pompe au titre du premier trimestre de l'année 2025**



**Source : Fait à partir des données transmises par le Ministère de la Transition Énergétique et du Développement Durable**

Au cours du premier trimestre de 2025, le prix moyen CIF du gasoil s'est établi à 6,14 DH/L, tandis que le prix moyen de vente à la pompe s'est maintenu autour de 11,59 DH/L.

Ainsi, on observe une progression des cotations CIF durant la première moitié du trimestre, atteignant un pic à 6,44 DH/L en première quinzaine de février, suivie d'un repli progressif jusqu'à 5,78 DH/L en fin de trimestre. En revanche, les prix de vente à la pompe ont évolué de manière presque similaire, avec un maximum enregistré la première quinzaine de février, puis une baisse modérée en mars.

**Tableau 9 : Évolution par quinzaine des variations des cotations CIF moyennes de l'essence raffinée à l'international et de ses prix de vente TTC à la pompe pour le premier trimestre de 2025 (en DH/L)**

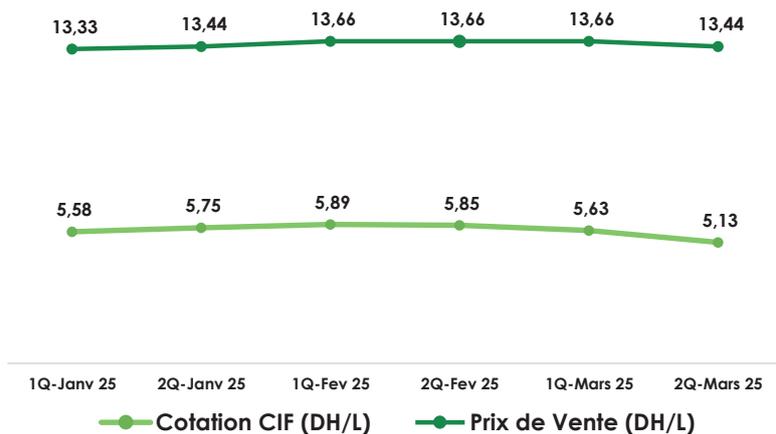
Période	Variation Cotation CIF	Variation PV TTC à la Pompe
1Q-janv	0,12	- 0,07
2Q-janv	0,17	0,11
1Q-fév	0,14	0,22
2Q-fév	-0,04	0
1Q-mars	-0,22	0
2Q-mars	-0,5	-0,22
<b>Somme des variations du trimestre</b>	<b>-0,33</b>	<b>0,04</b>

Source : Fait à partir des données transmises par le Ministère de la Transition Énergétique et du Développement Durable

Quant à l'essence, les cotations CIF ont affiché des variations contrastées, alternant entre hausses modérées en début de trimestre et baisses plus marquées en mars. Sur l'ensemble du premier trimestre de 2025, la variation cumulée des cotations CIF ressort en baisse de 0,33 DH/L.

En revanche, les prix à la pompe sont demeurés relativement stables. Après des ajustements ponctuels, la variation globale du prix de vente TTC à la pompe affiche une légère hausse de 0,04 DH/L sur le trimestre.

**Graphique 7 : Évolution par quinzaine des cotations CIF moyennes de l'essence raffinée et de ses prix de vente moyens TTC à la pompe pour le premier trimestre de 2025.**



Source : Fait à partir des données transmises par le Ministère de la Transition Énergétique et du Développement Durable

Les cotations CIF ont suivi une tendance haussière en janvier et début février, culminant à 5,89 DH/L en première quinzaine de février, avant de reculer progressivement pour atteindre 5,13 DH/L en fin de trimestre. En comparaison, le prix à la pompe est demeuré quasiment stable, affichant une légère hausse en janvier, puis un palier à 13,66 DH/L tout au long de février et au début du mois de mars, avant d'enregistrer une baisse en fin de trimestre.

Au titre de ce trimestre, la cotation CIF moyenne de l'essence s'est élevée à 5,64 DH/L, avec un prix de vente moyen d'environ 13,53 DH/L.

## **2. Analyse de la corrélation entre la variation des cotations CIF à l'international, des coûts d'achat et des prix de cession au niveau national**

Dans cette section, l'analyse portera sur le degré de corrélation entre les variations des cotations CIF à l'international, les coûts d'achat, et les prix de cession pratiqués au niveau national, au titre du premier trimestre de l'année 2025, pour les sociétés concernées par le présent reporting.

Le coût d'achat moyen pris en compte correspond à un coût d'achat pondéré tenant compte des variations de stocks. Il intègre non seulement le prix d'achat des produits raffinés importés, ajusté pour refléter les effets des fluctuations des taux de change, mais aussi l'ensemble des charges logistiques afférentes, telles que le fret maritime, l'assurance, les frais d'approche et de déchargement, les frais de stockage et de transport aux stations-service ainsi que d'autres charges exceptionnelles telles que les surestaries. À cela s'ajoutent les taxes applicables à l'importation, notamment la TIC et la TVA à l'importation sur le gasoil et l'essence.

Les prix de cession analysés dans cette étude correspondent aux prix hors taxes appliqués par les neuf sociétés aux stations-service en partenariat.

Le recours à ces prix de cession se justifie par le fait que près de 83% des volumes de gasoil et d'essence sont écoulés via ce type de stations en partenariat. Dans ce modèle, les distributeurs fixent un prix de cession aux gérants, lesquels déterminent ensuite librement le prix de vente final à la pompe, en y appliquant une marge de détail.

Par ailleurs, les coûts d'achat et les prix de cession moyens retenus pour le marché ont été pondérés selon la part de chaque opérateur dans les segments de l'importation et de la distribution des deux produits, afin de refléter de manière représentative les pratiques observées chez les neuf acteurs étudiés.

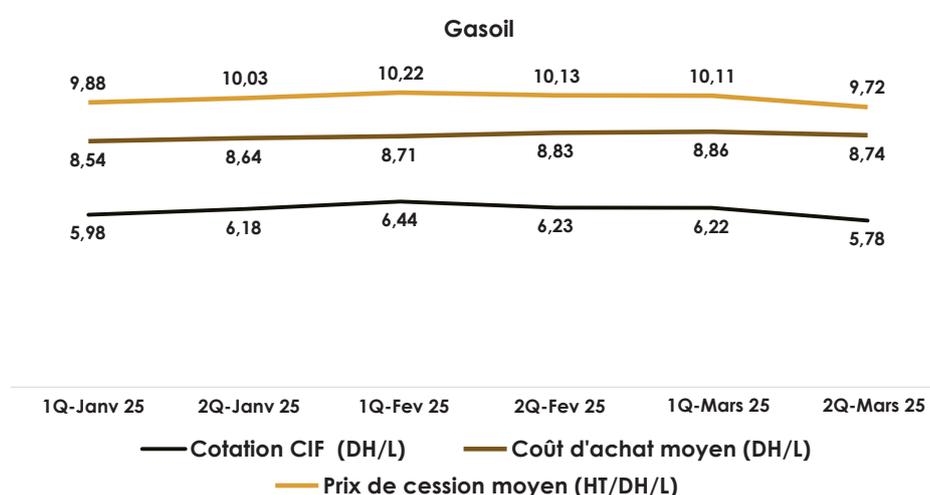
Les tableaux qui suivent reprennent la moyenne du premier trimestre de 2025 de ces trois variables par opérateur.

**Tableau 10 : Moyenne du premier trimestre de 2025 des cotations CIF (hors TIC et TVA), coûts d'achat HT et prix de cession HT pondérés du gasoil et de l'essence (en DH/L)**

	Gasoil	Essence
(Cotations CIF (hors TIC et TVA	6,14	5,64
Coût d'achat HT	8,72	9,73
<b>Prix de cession HT</b>	<b>10,02</b>	<b>11,73</b>

Source : Fait à partir des données transmises par les sociétés concernées et le Ministère de la Transition Énergétique et du Développement Durable.

**Graphique 8 : Évolution des cotations CIF (hors TIC et TVA), coûts d'achat HT et prix de cession HT pondérés du gasoil au titre du premier trimestre de 2025 (en DH/L)**



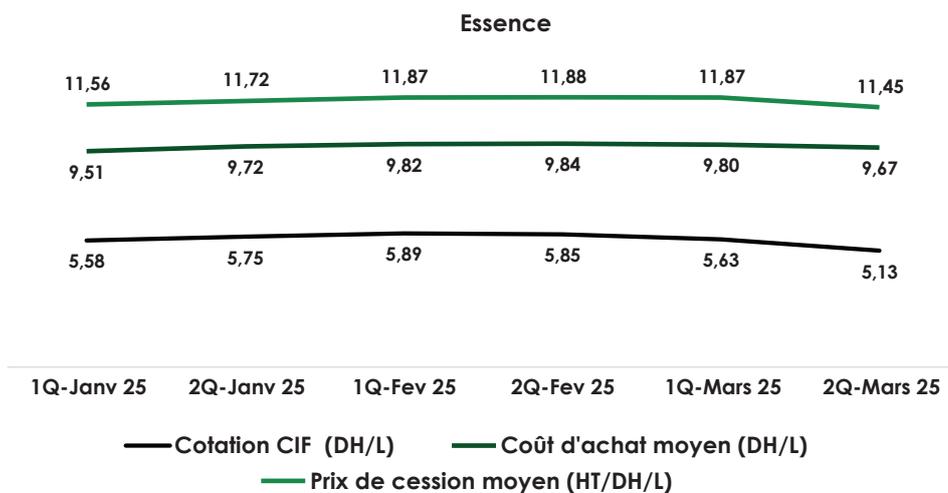
Source : Fait à partir des données transmises par les sociétés concernées et le Ministère de la Transition Énergétique et du Développement Durable

À la lecture des données du tableau, il apparaît que les cotations CIF du gasoil raffiné ont été marquées par une forte volatilité au cours du premier trimestre de 2025. Après une hausse initiale de 5,98 DH/L à 6,44 DH/L entre début janvier et début février (+46 centimes), les cotations ont diminué jusqu'à 5,78 DH/L en fin mars, soit une baisse de 66 centimes. La variation cumulée des cotations CIF pour le gasoil sur l'ensemble du trimestre ressort ainsi négative à hauteur de -0,07 DH/L.

En ce qui concerne le coût d'achat moyen pondéré du gasoil par les neuf opérateurs, il a enregistré une hausse modérée sur la période. Ce coût est passé de 8,54 DH/L début janvier à 8,71 DH/L fin mars, atteignant un pic de 8,86 DH/L lors de la première quinzaine de mars. L'amplitude de variation est restée contenue, avec un écart de 32 centimes entre les extrêmes. La moyenne trimestrielle s'établit à 8,72 DH/L, traduisant une certaine stabilité malgré les fluctuations des cotations internationales.

Quant au prix de cession moyen HT du gasoil, il a globalement suivi la tendance haussière des cotations en début de trimestre, passant de 9,88 DH/L à 10,22 DH/L entre la première quinzaine de janvier et la première quinzaine de février (+0,34 DH/L). Il a ensuite reculé progressivement pour atteindre 9,72 DH/L en fin mars. Sur l'ensemble du trimestre, le prix moyen de cession s'établit à 10,02 DH/L.

**Graphique 9 : Évolution des cotations CIF (hors TIC et TVA), coûts d'achat HT et prix de cession HT pondérés de l'essence au titre du premier trimestre de 2025 (en DH/L)**



**Source : Fait à partir des données transmises par les sociétés concernées et le Ministère de la Transition Énergétique et du Développement Durable**

Les cotations CIF de l'essence ont affiché une moyenne sur le premier trimestre de 2025 de 5,64 DH/L. Après une phase de hausse continue, passant de 5,58 DH/L à 5,89 DH/L entre la première quinzaine de janvier et la première quinzaine de février (+31 centimes), les cotations ont ensuite amorcé une baisse progressive, atteignant 5,13 DH/L en fin mars. La variation nette sur le trimestre ressort ainsi fortement négative, à hauteur de -0,33 DH/L.

Concernant le coût d'achat moyen pondéré de l'essence supporté par les neuf opérateurs, s'est établi à 9,73 DH/L en moyenne sur le trimestre. Ce coût a évolué entre un minimum de 9,51 DH/L (observé pendant la première quinzaine de janvier) et un maximum de 9,84 DH/L (atteint lors de la deuxième quinzaine de février), soit un écart de 33 centimes. On observe une hausse continue jusqu'à mi-février, suivie d'un léger fléchissement en mars, en ligne avec la dynamique baissière des cotations internationales.

Le prix de cession moyen HT de l'essence appliqué par les neuf opérateurs s'est élevé à 11,73 DH/L en moyenne sur le trimestre. Il a suivi une tendance haussière au cours des deux premiers mois de l'année, passant de 11,56 DH/L à un pic de 11,88 DH/L. En mars, cette tendance s'est inversée, avec une baisse atteignant 11,45 DH/L lors de la deuxième quinzaine. L'écart total enregistré sur le trimestre entre le maximum et le minimum s'élève à 43 centimes.

Afin de compléter l'analyse, le tableau ci-après synthétise l'évolution trimestrielle (somme des variations de toutes les quinzaines du premier trimestre de 2025) des cotations CIF, des coûts d'achat et des prix de cession du marché porté par les neuf sociétés concernées par le reporting.

**Tableau 11 : Variation des cotations CIF (hors TIC et TVA), coûts d'achat HT et prix de cession HT appliqués aux stations-service en partenariat au titre du premier trimestre de 2025 (en DH/L)**

Produit	Cotation CIF	Coût d'achat	Prix de cession
<b>Gasoil</b>	- 0,07	0,12	- 0,15
<b>Essence</b>	- 0,33	- 0,04	- 0,13

**Source : Fait à partir des données transmises par les sociétés concernées et le Ministère en charge de l'Énergie**

L'examen des données de ce tableau permet de relever les constats suivants :

- Au cours du premier trimestre de 2025, les cotations CIF ont légèrement reculé pour les deux carburants : de 7 centimes pour le gasoil et de 33 centimes pour l'essence.
- En ce qui concerne les coûts d'achat HT, une hausse de 12 centimes par litre a été observée pour le gasoil, tandis que l'essence a enregistré une légère baisse de 4 centimes par litre.
- S'agissant des prix de cession HT appliqués par les sociétés de distribution aux stations-service en partenariat, ceux-ci ont baissé de 15 centimes pour le gasoil et de 13 centimes pour l'essence.

Ainsi, durant ce premier trimestre de 2025, il convient de noter que :

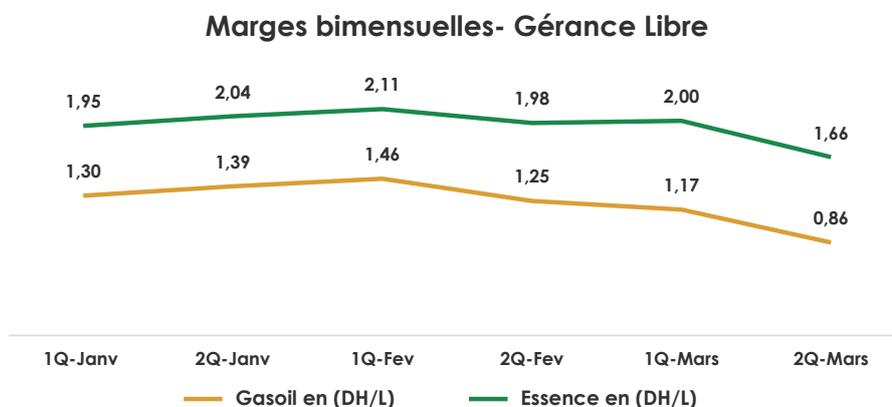
- Pour le gasoil, les sociétés ont répercuté une baisse plus importante que celle enregistrée au niveau des cotations (écart de 0,08 DH/L), ainsi que par rapport à la variation du coût d'achat (écart de 0,27 DH/L).
- Pour l'essence, les opérateurs ont appliqué une réduction des prix de cession moins marquée que celle observée sur les cotations CIF (écart de 20 centimes par litre), mais supérieure à la diminution des coûts d'achat (écart de 0,09 DH/L).

### **III. Analyse des marges commerciales brutes moyennes par litre vendu au 1<sup>er</sup> trimestre 2025**

Il convient de préciser d'emblée que les marges analysées correspondent à des marges brutes commerciales calculées sur la base des prix de cession, et pondérées en fonction des parts de marché de chaque société dans la distribution de gasoil et de l'essence.

Le tableau ci-après présente l'évolution des marges commerciales brutes des neuf sociétés de distribution pour les deux carburants durant le premier trimestre de l'année 2025.

**Graphique 10 : Évolution des marges brutes moyennes mensuelles pondérées dégagées sur les ventes aux stations-service en partenariat au titre du premier trimestre de l'année 2025 (en DH/L)**



**Source : Fait à partir des données transmises par les sociétés concernées**

L'analyse des données du graphique n°10 indique que les neuf sociétés concernées par le reporting ont dégagé, au cours du premier trimestre de l'année 2025, une marge brute commerciale moyenne<sup>8</sup> de 1,24 DH/L pour le gasoil et de 1,95 DH/L pour l'essence.

Plus en détail, les marges brutes réalisées sur la vente de gasoil ont oscillé entre un maximum de 1,46 DH/L (atteint lors de la première quinzaine de février) et un minimum de 0,86 DH/L à la deuxième quinzaine de mars, soit un écart de 60 centimes.

Quant à l'essence, les marges brutes sont nettement plus élevées, dépassant en moyenne celles du gasoil d'environ 72 centimes. Elles ont varié entre un maximum de 2,11 DH/L à la première quinzaine de février et un minimum de 1,66 DH/L enregistré à la fin du trimestre.

L'évolution des marges brutes sur le trimestre fait apparaître deux périodes distinctes pour les deux carburants :

- Une première phase, de début janvier jusqu'à la première quinzaine de février, marquée par une tendance haussière. Celles du gasoil sont passées de 1,30 DH/L à 1,46 DH/L, tandis que celles de l'essence ont progressé de 1,95 DH/L à 2,11 DH/L.
- Une deuxième phase, s'étendant de la deuxième quinzaine de février jusqu'à la fin du mois de mars, durant laquelle les marges ont suivi une tendance baissière. Pour le gasoil, la baisse a été de 60 centimes (de 1,46 à 0,86 DH/L), tandis que pour l'essence, elle s'est établie à 45 centimes (de 2,11 à 1,66 DH/L).

<sup>8</sup> La marge brute est pondérée en fonction du poids de chaque opérateur sur le segment de la distribution.

#### IV. Conclusion de la deuxième partie

En conclusion, le premier trimestre de l'année 2025 a été marqué par une hausse de 10,4% du volume des importations de gasoil et d'essence, atteignant environ 1,62 million de tonnes, et une baisse de près de 6,9% de la valeur correspondante, totalisant 12 MMDH, en comparaison avec la même période un an auparavant. Les neuf sociétés de distribution concernées par le reporting ont réalisé près de 82% de ces importations, tant en volume qu'en valeur.

Les recettes fiscales (TIC et TVA) liées à l'importation de gasoil et de l'essence se sont élevées à environ 6,86 MMDH au titre du premier trimestre de 2025, en accroissement de 6,4% (+412 MDH) par rapport à leur niveau de l'année précédente. Cette amélioration s'explique principalement par l'augmentation des volumes importés de ces deux carburants, en hausse de 10%, ce qui a entraîné une progression notable des recettes issues de la TIC.

Concernant l'évolution des capacités de stockage de gasoil et de l'essence, la capacité totale disponible à fin mars de l'année 2025 s'élève à 1,57 million de tonnes, en stagnation par rapport au niveau relevé à la fin du quatrième trimestre de 2024. Les neuf sociétés concernées par le reporting détiennent une capacité de stockage combinée d'environ 1,27 million de tonnes, représentant ainsi 81% de la capacité totale du marché.

S'agissant du segment de la distribution, le nombre d'opérateurs disposant de l'agrément provisoire pour la reprise en raffinerie de produits pétroliers liquides pour exercer l'activité de distribution s'élève à 36, soit un opérateur de plus par rapport à la fin de l'année 2024.

Les ventes totales de gasoil et d'essence réalisés par les neuf sociétés est d'environ 1,67 milliard de litres, soit une baisse de 2% par rapport à la même période de 2024.

En matière d'analyse de corrélation entre les variations des cotations à l'international, des coûts d'achat et des prix de cession au niveau national, le marché a connu, durant ce premier trimestre de l'année 2025, une hausse sur les 3 premières quinzaines de la cotation à l'international (CIF) suivie d'une baisse importante à partir de la deuxième quinzaine de février plus accentuée pour l'essence. Cette tendance de la cotation à l'international s'est accompagnée par une hausse notable du coût d'achat du gasoil (0,12 DH/L) contre une baisse de celui de l'essence (-0,04 DH/L).

Ainsi, les sociétés de distribution ont répercuté la totalité de la baisse des cotations internationales sur les prix de cession pour le gasoil, malgré une hausse des coûts d'achat. En revanche, pour l'essence, la baisse des prix de cession a été supérieure de 9 centimes par litre par rapport à la baisse des coûts d'achat.

En définitive, concernant les marges brutes générées par les sociétés concernées au titre du premier trimestre de 2025, elles s'élèvent à environ 1,24 DH/L pour le gasoil et 1,95 DH/L pour l'essence. Ces marges sont inférieures à la moyenne de l'année 2024 pour le gasoil (1,34 DH/L) et supérieures à celle de l'essence (1,85 DH/L).

مجلس المنافسة  
CONSEIL DE LA CONCURRENCE

المملكة المغربية  
ROYAUME DU MAROC



Angle avenue Azzaytoune et Mohammed Al Yazidi,  
Hay Ryad, Rabat - Maroc  
Tél. : 05 37 75 28 10 - 05 37 75 62 16  
[www.conseil-concurrence.ma](http://www.conseil-concurrence.ma)