

المملكة المغربية
ROYAUME DU MAROC

مجلس المنافسة

ⵏⵓⵣⵣⵉⵏ | ⵛⵉⵙⵙⵉⵎⵓⵏ

CONSEIL DE LA CONCURRENCE



Reporting du 4^{ème} trimestre et analyse
des principaux indicateurs de
performance au titre de l'année 2025
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 4^{ème} trimestre et analyse des principaux indicateurs de performance au titre de l'année 2025 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

Première partie : Evolution des principaux agrégats économiques du marché des carburants ainsi que l'analyse des indicateurs de performance financière des sociétés concernées sur la période 2024-2025	5
I. Tendance des indicateurs et agrégats économiques clés entre 2024 et 2025	5
1. Au niveau du segment de l'approvisionnement du gasoil et de l'essence	6
2. Au niveau du segment du stockage du gasoil et de l'essence	7
3. Au niveau du segment de la distribution du gasoil et de l'essence	7
II. Évolution des principaux indicateurs de rentabilité financière au titre de l'année 2025	9
1. Aspects méthodologiques	9
2. Analyse des principaux indicateurs financiers et de rentabilité du marché du gasoil et de l'essence	10
3. Évolution des principaux indicateurs de rentabilité et de performance financière des opérateurs-toutes activités confondues-	12
III. Conclusion de la première partie	13
Deuxième partie : Reporting sur l'analyse des données de l'activité des neuf sociétés concernées au titre du 4^{ème} trimestre de l'année 2025	15
I. Analyse de la corrélation entre la variation des cotations à l'international, des coûts d'achat et des prix de vente au niveau national	15
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	15
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	18
II. Analyse des marges commerciales brutes moyennes par litre vendu au 4^{ème} trimestre 2025	22
III. Conclusion de la deuxième partie	23

Présentation du cadre

Dans le cadre du suivi des engagements souscrits par les sociétés de distribution en gros de gasoil et d'essence, conformément aux accords transactionnels conclus avec le Conseil de la concurrence, et à la suite du rapport publié par ce dernier relatif à l'analyse des principaux agrégats économiques et indicateurs financiers au titre de l'exercice 2024, le Conseil publie son neuvième rapport consacré au suivi de l'activité des opérateurs concernés à la clôture de l'exercice 2025.

A cet effet, le présent rapport est structuré autour de deux parties principales :

1- La première porte sur l'analyse des principaux agrégats économiques et indicateurs financiers des sociétés concernées au titre de l'année 2025.

Cette analyse, à l'instar de celle précédemment réalisée au titre de l'exercice 2024, vient compléter les travaux antérieurs du Conseil relatifs à l'analyse des marges brutes de distribution desdites sociétés, en mettant plus particulièrement l'accent sur l'évolution de la marge nette par litre de carburant vendu.

Il y'a lieu de rappeler que, contrairement à la marge brute, définie comme la différence entre le prix de vente et le prix d'achat et pouvant être calculée sur une base trimestrielle, la marge nette constitue un indicateur plus pertinent de la performance économique réelle des entreprises. Elle prend en compte l'ensemble des charges d'exploitation et financières supportées par les sociétés concernées, notamment les frais de personnel, les coûts logistiques, les dotations aux amortissements ainsi que les charges financières. Par conséquent, la détermination de cet indicateur ne peut être effectuée de manière fiable qu'à l'issue de l'exercice comptable, après consolidation de l'ensemble des charges.

2- La seconde partie est consacrée à l'analyse habituelle de l'activité des neuf sociétés opérant sur ce marché, portant sur le 4^{ème} trimestre de l'année 2025, dans la lignée des précédents reportings trimestriels.

Première partie : Evolution des principaux agrégats économiques du marché des carburants ainsi que l'analyse des indicateurs de performance financière des sociétés concernées sur la période 2024-2025

Comme indiqué précédemment, cette partie est consacrée à l'analyse des principaux agrégats économiques et indicateurs financiers des entreprises concernées, lesquels constituent des éléments d'appréciation de l'évolution du marché, des niveaux de rentabilité de l'activité « carburants » ainsi que des performances financières des sociétés concernées. Elle s'articule autour de trois axes complémentaires.

Le premier axe porte sur l'évolution des principaux indicateurs et agrégats économiques du marché du gasoil et de l'essence entre 2024 et 2025. Il intègre également une analyse des agrégats relatifs au 4^{ème} trimestre 2025, dans la continuité des précédents reportings trimestriels réalisés par le Conseil. À ce titre, cet axe couvre l'évolution des importations, des capacités nationales de stockage, des ventes en volume et en valeur, ainsi que le développement du réseau de distribution.

Le deuxième axe est consacré à l'analyse de la rentabilité de l'activité « carburants » des neuf sociétés concernées. Cette évaluation repose sur plusieurs indicateurs clés, principalement le taux de marge nette correspondant au rapport entre le résultat net et le chiffre d'affaires, ainsi que la marge nette par litre de carburant vendu. Ces indicateurs permettent d'apprécier les niveaux de rentabilité et la performance économique de cette activité, ainsi que son attractivité pour d'éventuels investisseurs.

L'analyse menée sur la période considérée permet également de dégager les tendances structurelles du secteur, tout en atténuant les effets conjoncturels ou exceptionnels susceptibles d'affecter un exercice donné.

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

I. Tendance des indicateurs et agrégats économiques clés entre 2024 et 2025

Cette section porte sur l'analyse de l'évolution des principales tendances et dynamiques du marché des carburants (gasoil et essence) entre 2024 et 2025 et intègre, en parallèle, l'examen des principaux agrégats relatifs au 4^{ème} trimestre 2025. Elle examine l'évolution des principaux indicateurs et agrégats économiques au cours de cette période, notamment les volumes et valeurs des importations, la capacité de stockage, les ventes réalisées, ainsi que le développement du réseau de distribution.

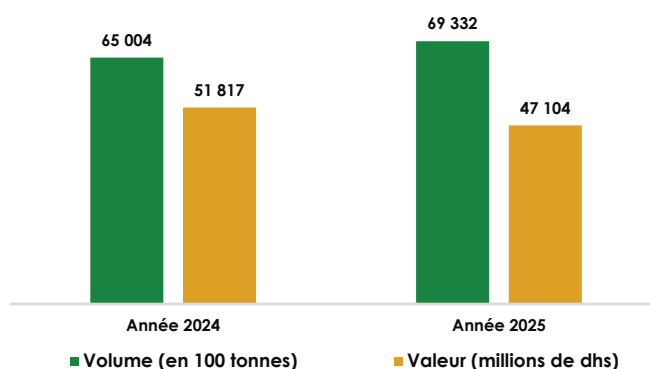
1. Au niveau du segment de l'approvisionnement en gasoil et essence

À la fin de l'année 2025, le nombre de sociétés agréées pour l'importation de produits pétroliers liquides s'est établi à 35, contre 31 opérateurs enregistrés à la fin de l'année 2024.

L'évolution des importations dédouanées cumulées de gasoil et d'essence entre 2024 et 2025, telle qu'illustrée par le graphique n°1, fait ressortir une dynamique contrastée. En volume, les importations sont passées à près de 6,5 millions de tonnes en 2024 à 6,9 millions de tonnes en 2025, soit une hausse de 6,7%. En revanche, leur valeur, a reculé de 51,82 milliards de dirhams (MMDH) en 2024 à 47,1 MMDH en 2025, enregistrant ainsi une baisse de 9,1%.

S'agissant du quatrième trimestre de l'année 2025, les importations de gasoil et d'essence ont atteint près de 1,69 million de tonnes, pour une valeur globale de 11,45 MMDH. Par rapport à la même période de l'année précédente, les volumes importés ont enregistré une légère progression de 0,6% (1,68 million de tonnes), tandis que leur valeur a reculé de 4,8%, passant de 12 MMDH à 11,45 MMDH. Le gasoil demeure le produit prédominant au titre de ce trimestre, représentant 88% des importations aussi bien en volume qu'en valeur.

Graphique 1 : Évolution des importations dédouanées en gasoil et essence entre 2024 et 2025



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

Quant aux neuf sociétés de distribution concernées, elles ont représenté, en 2025, près de 81,7% du volume total des importations du marché, contre 84,4% en 2024.

En effet, l'évolution des parts de marché de ces sociétés fait ressortir une poursuite de la redistribution des parts au profit des autres opérateurs du marché, dont la part cumulée est passée de 15,6% en 2024 à 18,3% en 2025, soit une progression de 2,7 points.

Cette évolution traduit une reconfiguration progressive des parts de marché sur le segment des importations, résultant, entre autres, de l'entrée de nouveaux opérateurs et du renforcement de la présence de certains acteurs non concernés par le présent reporting.

● Recettes TIC et TVA

Au cours de l'année 2025, les recettes fiscales liées à l'importation du gasoil et de l'essence se sont établies à près de 28,45 MMDH, en légère baisse de 0,35% par rapport aux 28,55 MMDH enregistrés en 2024.

Dans le détail, les recettes issues de la Taxe Intérieure de Consommation (TIC) ont atteint 21,16 MMDH en 2025, contre 21,43 MMDH en 2024, soit une baisse de 1,26%. Elles représentent environ 74% de l'ensemble des recettes fiscales liées à l'importation du gasoil et de l'essence.

Pour leur part, les recettes provenant de la Taxe sur la Valeur Ajoutée (TVA) à l'importation se sont établies à 7,29 MMDH en 2025, contre 7,12 MMDH en 2024, enregistrant ainsi une hausse de 2,39%.

Tableau 1 : Évolution des recettes fiscales relatives à l'importation du gasoil et de l'essence au titre des années 2024 et 2025 pour l'ensemble du marché (en MMDH)

	Année 2025	Année 2024
TIC	21,16	21,43
TVA	7,29	7,12
Total	28,45	28,55

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

Les neuf sociétés suivies dans le cadre du reporting ont contribué à hauteur de 23,88 MMDH aux recettes fiscales générées au titre de l'importation du gasoil et de l'essence (TIC et TVA) au cours de l'année 2025, soit environ 83,9% du total des recettes, contre 23,76 MMDH en 2024, enregistrant ainsi une légère hausse de 0,5%.

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

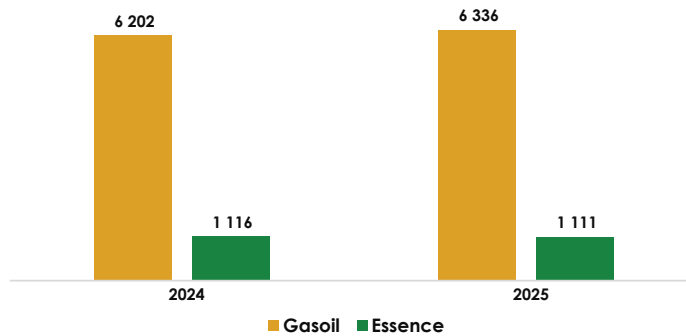
À fin 2025, la capacité nationale totale de stockage du gasoil et de l'essence s'est établie à près de 1,57 million de tonnes, contre 1,56 million de tonnes à fin 2024, soit une progression de 0,5%.

La capacité totale de stockage des neuf sociétés concernées par le reporting s'est établie à près de 1,27 million de tonnes à fin 2025, soit le même niveau enregistré en 2024. Cette capacité représente environ 81% de la capacité nationale totale de stockage en 2025.

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

Sur ce segment, le nombre d'opérateurs disposant d'un agrément provisoire de reprise en raffinerie pour l'exercice de l'activité de distribution de produits pétroliers liquides est passé de 35 à fin 2024 à 39 à fin 2025, soit l'entrée de quatre nouveaux opérateurs sur le marché national.

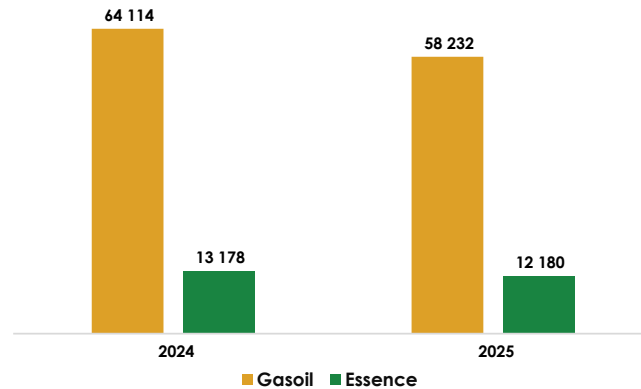
Graphique 2 : Évolution des ventes de gasoil et d'essence en volume (en millions de litres) des 9 sociétés concernées entre 2024 et 2025



Source : Élaboré à partir des données communiquées par les opérateurs

En l'absence de données consolidées couvrant l'ensemble des opérateurs du secteur, l'analyse du segment de la distribution est focalisée sur les neuf sociétés concernées par le reporting. À cet égard, comme l'illustre le graphique ci-dessus, les ventes de gasoil et d'essence (hors carburant marin) réalisées par ces sociétés se sont établies à environ 7,45 milliards de litres à fin 2025, contre 7,32 milliards de litres en 2024, soit une progression de 1,8%.

Graphique 3 : Evolution des ventes de gasoil et d'essence en valeur (en millions de dirhams) des 9 sociétés concernées entre 2024 et 2025



Source : Élaboré à partir des données communiquées par les opérateurs

En termes de valeur, le chiffre d'affaires s'est établi à près de 70,4 MMDH au titre de l'année 2025, en baisse de 8,9% par rapport à l'année précédente (77,3 MMDH). Le gasoil a représenté, au titre de l'année considérée, 85% du volume total des ventes et 83% de leur valeur.

S'agissant du 4^{ème} trimestre de l'année 2025, les ventes cumulées de gasoil et d'essence réalisées par les neuf sociétés concernées se sont établies à environ 1,91 milliard de litres, contre 1,90 milliard de litres à la même période de 2024, soit une légère hausse de 0,5%. En valeur, le chiffre d'affaires généré par ces ventes a atteint près de 17,7 MMDH, contre 18,4 MMDH au 4^{ème} trimestre de l'année précédente, enregistrant ainsi une baisse de 3,7%.

● Évolution du réseau des stations-service

En ce qui concerne l'évolution du réseau de stations-service, le nombre total de stations opérant sur le marché est passé de 3.534 à fin 2024 à 3.742 à fin 2025, soit une augmentation de 208 nouvelles stations-service, correspondant à une hausse de 5,9%.

Sur l'ensemble de ces stations, les neuf sociétés concernées par le reporting disposent de 2.579 stations-service à fin 2025, représentant 68,9% du réseau national, contre 2.535 stations à fin 2024, soit une augmentation de 44 nouvelles stations.

Cette évolution s'accompagne d'un renforcement de la dynamique concurrentielle sur le segment de la distribution, résultant à la fois du développement du réseau de certains opérateurs existants non concernés par les accords transactionnels susvisés et de l'entrée de nouveaux opérateurs sur le marché. Ces derniers ont ainsi créé 164 nouvelles stations-service en 2025, faisant passer leur part dans le réseau national de 28,3% à 31,1%.

II. Évolution des principaux indicateurs de rentabilité financière au titre de l'année 2025

1. Aspects méthodologiques

Sur le plan méthodologique, l'analyse des principaux indicateurs de rentabilité financière a été réalisée sur la base des états financiers des neuf sociétés concernées. Elle a également été consolidée par les informations recueillies à travers les questionnaires adressés auxdites sociétés ainsi que les réponses aux demandes d'informations transmises à l'Administration des Douanes et Impôts Indirects et au ministère de la Transition énergétique et du Développement durable.

Les principaux indicateurs de rentabilité et de performance financière retenus dans le cadre de cette instruction portent notamment sur :

- **Le taux de marge nette ou taux de rentabilité** - $[\text{résultat net} / \text{chiffre d'affaires}] \times 100$: est un indicateur financier qui mesure la rentabilité de chaque société après déduction de l'ensemble de ses charges (charges d'exploitation et financières, impôts et taxes, etc.).
- **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)** - $[\text{résultat d'exploitation} / \text{total des capitaux employés}] \times 100$: est un ratio qui 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)** - $[\text{résultat net} / \text{capitaux propres}] \times 100$: est 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] : est un indicateur financier qui permet 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.

2. Analyse des principaux indicateurs financiers et de rentabilité du marché du gasoil et de l'essence

Avant d'aborder l'analyse des indicateurs financiers et de rentabilité, liés à l'activité des carburants, il apparaît opportun d'évaluer la contribution de cette activité aux performances globales des sociétés concernées, toutes activités confondues.

a. Contribution de l'activité « carburants » aux performances globales des sociétés

L'analyse des données du tableau ci-après montre que l'activité « carburants » représente la principale source de chiffre d'affaires et de résultat net des sociétés concernées, toutes activités confondues.

Au titre de l'exercice clos de 2025, la contribution de l'activité « carburants » s'est établie en moyenne à près de 73% du chiffre d'affaires total des sociétés concernées, tandis que sa part dans le résultat net global a avoisiné 63%. Ces niveaux demeurent globalement similaires à ceux observés au titre de l'exercice 2024.

Tableau 2 : Évolution de la contribution de l'activité « carburants » dans les performances de l'activité globale des sociétés concernées (MDH)

	2024	2025	Moyenne 2024-2025
Chiffre d'affaires - Toutes activités confondues	104.317	96.312	100.314
Chiffre d'affaires - Activité « carburants »	77.292	70.412	73.852
Part du CA carburant dans le CA global	74%	73%	73,6%
Résultat Net - Toutes activités confondues	3.683	3.418	3.551
Résultat Net - Activité « carburants »	2.295	2.156	2.225
Part du carburant dans le RN global	62%	63%	63%

Source : Fait à partir données transmises par les sociétés concernées

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

Le marché des carburants (gasoil et essence) porté par les neuf opérateurs concernés a généré, en 2025, un chiffre d'affaires global de 70,4 MMDH, contre 77, 3 MMDH en 2024, soit une baisse de 8,9%.

Parallèlement, le résultat net cumulé dégagé par ces opérateurs a atteint près de 2,16 MMDH en 2025, contre 2,3 MMDH une année auparavant, enregistrant un recul de 6,1%.

Tableau 3 : Évolution des principaux indicateurs de rentabilité financière du marché des carburants porté par les neuf sociétés

		2024	2025
Chiffre d'affaires (en MDH)		77.292	70.412
Résultat net (en MDH)		2.295	2.156
Taux de marge nette		2,9%	3%
Marge nette BtoC (en DH/L)	Gasoil	0,43	0,29
	Essence	0,61	0,74

Source : Fait à partir données transmises par les sociétés concernées

L'analyse des indicateurs de rentabilité financière (tableau n°3) fait ressortir une relative stabilité du taux de marge nette sur le marché des carburants entre 2024 et 2025. En effet, malgré une baisse de 8,9% du chiffre d'affaires global des neuf opérateurs sur cette période, le taux de marge nette s'est légèrement amélioré, passant de 2,9% à 3%.

S'agissant de la marge nette par litre vendu sur le segment BtoC, les évolutions diffèrent selon les produits. La marge nette moyenne du gasoil est passée de 0,43 DH/L en 2024 à 0,29 DH/L en 2025, soit une baisse de 32,6%. À l'inverse, celle de l'essence a progressé de 0,61 DH/L à 0,74 DH/L sur la même période, enregistrant une hausse de 21,3%.

c. Investissement et résultat net

Un autre indicateur clé retenu dans le cadre de l'analyse financière concerne l'évolution des investissements en comparaison avec le résultat net dégagé par les sociétés concernées.

L'analyse des données relatives aux exercices 2024 et 2025 fait ressortir un recul du résultat net cumulé de 6,1%. À l'inverse, les investissements réalisés par les sociétés concernées enregistrent une progression significative, passant de 1,3 MMDH en 2024 à 1,63 MMDH en 2025, soit une hausse de 24,7%.

Sur la période 2024-2025, les investissements réalisés s'établissent ainsi à un niveau moyen de 1,47 MMDH, contre un résultat net moyen avoisinant 2,2 MMDH.

Tableau 4 : Évolution du résultat net et des investissements de l'activité « carburants » entre 2024 et 2025 (en MDH)

	2024	2025	Moyenne 2024-2025
Résultat net	2.295	2.156	2.226
Investissement	1.304	1.626	1.465

Source : Fait à partir données transmises par les sociétés concernées

3. Évolution des principaux indicateurs de rentabilité et de performance 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 (ROCE), le rendement des capitaux propres (ROE), le taux de rentabilité (la marge nette) 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 2024 et 2025.

Tableau 5 : Évolution des indicateurs et ratios financiers (toutes activités confondues) entre 2024 et 2025 (en millions de dirhams et en pourcentage)

Indicateurs / Ratios	2024	2025
Chiffre d'affaires global (HT)	104.317	96.312
Investissements réalisés	1.726	2.407
Total résultat d'exploitation global	5.637	5.451
Total résultat net	3.683	3.418
Total capitaux propres	12.918	12.631
Total actif économique	18.487	17.828
Total dividendes distribués	1.519	3.706
Retour sur le capital employé (ROCE)	30%	31%
Rendement des capitaux propres (ROE)	29%	27%
Taux de rentabilité -Marge bénéficiaire nette-	3,5%	3,5%
Taux de distribution des dividendes	41%	108%

Source : Fait à partir données transmises par les sociétés concernées

Dans l'ensemble, l'année 2025 se caractérise par une relative stabilité des indicateurs de performance financière, toutes activités confondues, des neuf opérateurs concernés par le présent reporting. Les principaux ratios de rentabilité demeurent globalement proches des niveaux observés en 2024, tout en affichant des évolutions contrastées selon les indicateurs. Le retour sur capital employé (ROCE) s'établit ainsi à 31% en 2025, contre 30% en 2024, enregistrant une légère amélioration. À l'inverse, le rendement des capitaux propres (ROE) recule légèrement, passant de 29% à 27% sur la même période. Cette évolution intervient dans un contexte marqué par une baisse du résultat net global des sociétés concernées, combinée à un niveau toujours élevé des capitaux propres mobilisés.

Pour ce qui concerne le taux de rentabilité nette, celui-ci demeure stable à 3,5% entre 2024 et 2025, traduisant une stabilité globale de la rentabilité nette du secteur malgré le recul du chiffre d'affaires et du résultat net observé en 2025. Cette stabilité reflète également

la capacité des sociétés concernées à maintenir des niveaux de rentabilité relativement constants sur l'exercice.

Au final, l'examen du taux de distribution des dividendes met en évidence que la politique de distribution des dividendes des neuf sociétés concernées a connu une évolution notable en 2025, plusieurs opérateurs ayant repris ou renforcé leurs distributions après une absence de distribution ou des niveaux plus modérés en 2024. Les taux de distribution demeurent toutefois hétérogènes, variant de 33 % à 201 % selon les opérateurs. Dans ce contexte, le taux de distribution agrégé du secteur est passé de 41 % en 2024 à 108 % en 2025.

III. Conclusion de la première partie

En résumé de cette première partie, l'année 2025 met en évidence la poursuite des évolutions observées sur le marché des carburants, caractérisées par une reconfiguration progressive des positions des opérateurs sur les différents segments du secteur. Cette évolution se traduit notamment par le renforcement de la présence des nouveaux entrants et de certains opérateurs intermédiaires sur les segments de l'importation et de la distribution.

Sur le segment de l'approvisionnement, les importations cumulées de gasoil et d'essence ont atteint près de 6,9 millions de tonnes en 2025, contre 6,5 millions de tonnes en 2024, soit une progression de 6,7% en volume, tandis que leur valeur a reculé de 51,8 MMDH à 47,1 MMDH, soit une baisse de 9,1%. La capacité nationale de stockage a, pour sa part, atteint 1,57 million de tonnes en 2025, en légère progression de 0,5%, les neuf opérateurs concernés concentrant près de 81% des capacités nationales.

Sur le segment de la distribution, les volumes vendus par les neuf sociétés ont progressé de 1,7% pour atteindre près de 7,44 milliards de litres, générant un chiffre d'affaires de 70,4 MMDH en 2025, contre 77,3 MMDH en 2024, soit une baisse de 8,9%. Parallèlement, le réseau national de stations-service s'est renforcé avec la création de 208 nouvelles stations en 2025, principalement portées par les opérateurs non concernés par les accords transactionnels conclus avec le Conseil.

En ce qui concerne les indicateurs financiers liés à l'activité « carburants », l'analyse fait ressortir une relative stabilité des niveaux de rentabilité en 2025. Le taux de marge nette moyen du marché s'établit à 3%, contre 2,9% en 2024. La marge nette moyenne du gasoil recule, pour sa part, de 43 centimes par litre en 2024 à 29 centimes par litre en 2025, tandis que celle de l'essence progresse de 61 centimes à 74 centimes par litre sur la même période.

Par ailleurs, malgré un recul du résultat net cumulé des neuf sociétés concernées, passé de 2,3 MMDH à 2,16 MMDH entre 2024 et 2025, les investissements réalisés progressent significativement pour atteindre près de 1,6 MMDH en 2025 contre 1,3 MMDH une année auparavant.

Enfin, l'analyse des principaux ratios de rentabilité financière, toutes activités confondues, fait apparaître une stabilité globale des performances financières des sociétés concernées. Le ROCE progresse légèrement de 30% à 31%, tandis que le ROE recule de 29% à 27%. Le taux de rentabilité nette demeure stable à 3,5%.

À l'inverse, la politique de distribution des dividendes des neuf sociétés concernées a connu une évolution notable en 2025, plusieurs opérateurs ayant repris ou renforcé leurs distributions après une absence de distribution ou des niveaux plus modérés en 2024. Les taux de distribution demeurent toutefois hétérogènes, variant de 33% à 201% selon les opérateurs. Cette évolution est intervenue dans un contexte marqué par la poursuite des efforts d'investissement des opérateurs, les investissements cumulés ayant progressé de 39,5% entre 2024 et 2025 pour atteindre 2,4 MMDH, traduisant le maintien d'une dynamique d'investissement au sein du secteur.

Deuxième partie : Reporting sur l'analyse des données de l'activité des neuf sociétés concernées au titre du 4^{ème} trimestre de l'année 2025

Cette partie porte sur le reporting du 4^{ème} 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 deux axes principaux :

- Le premier axe étudie la corrélation entre l'évolution des cotations internationales CIF du gasoil et de l'essence, les coûts d'approvisionnement effectivement supportés par les sociétés ainsi que les prix de cession appliqués sur le marché national au cours du 4^{ème} trimestre 2025.
- 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. 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 d'aborder l'analyse de la corrélation entre l'évolution des cotations internationales CIF, des coûts d'achat et des prix de cession au niveau national pour les neuf sociétés concernées, le présent reporting examine, dans un premier temps, l'évolution des cotations CIF et des prix de vente TTC observée à l'échelle du marché dans son ensemble (tous opérateurs confondus) au cours du 4^{ème} trimestre 2025.

Cette approche préliminaire vise à apprécier, de manière globale, l'influence des fluctuations des prix internationaux sur les prix appliqués au consommateur au niveau national.

À cet égard, il convient de rappeler que les prix à la pompe du gasoil et de l'essence ne sont pas directement indexés sur l'évolution des cours du pétrole brut, mais qu'ils dépendent principalement des cotations de référence des produits pétroliers raffinés, communément appelées cotations « Platts », publiées sur les marchés internationaux. Parmi ces marchés, le hub ARA (Amsterdam–Rotterdam–Anvers) constitue l'une des principales références internationales pour la formation des prix des produits pétroliers raffinés destinés à 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 convient de préciser que les cotations CIF utilisées dans la présente analyse sont exprimées hors TIC et hors TVA. Elles revêtent un caractère indicatif et théorique et ne correspondent pas nécessairement aux coûts effectifs d'approvisionnement des opérateurs. En pratique, ces coûts dépendent de plusieurs facteurs, notamment les modalités contractuelles d'achat (marché spot ou contrats à terme), les frais logistiques supportés, ainsi que les politiques de gestion des stocks propres à chaque société.

En effet, l'analyse repose sur l'agrégation des variations observées à chaque quinzaine du 4^{ème} trimestre 2025, la variation de la première quinzaine d'octobre étant mesurée par rapport à la deuxième quinzaine de septembre. Cette approche permet de tenir compte des décalages liés aux mouvements de stocks, ainsi que des mécanismes de lissage et de rattrapage susceptibles d'être mis en œuvre par les opérateurs afin d'absorber les fluctuations des coûts d'approvisionnement avant leur éventuelle répercussion sur les prix de vente.

L'examen des variations bimensuelles des cotations CIF du gasoil sur les marchés internationaux et des prix de vente TTC observés à la pompe au niveau national durant le 4^{ème} trimestre 2025 (tableau n°6) met en évidence une évolution marquée par des fluctuations successives.

Sur l'ensemble de la période, les cotations et les prix de vente à la pompe ont connu une légère baisse, respectivement de l'ordre de 0,09 DH/L et de 0,03 DH/L.

Tableau 6 : Évolution par quinzaine des variations des cotations CIF moyennes du gasoil à l'international et ses prix de vente TTC à la pompe au niveau national au titre du 4^{ème} trimestre de l'année 2025 (en DH/L)

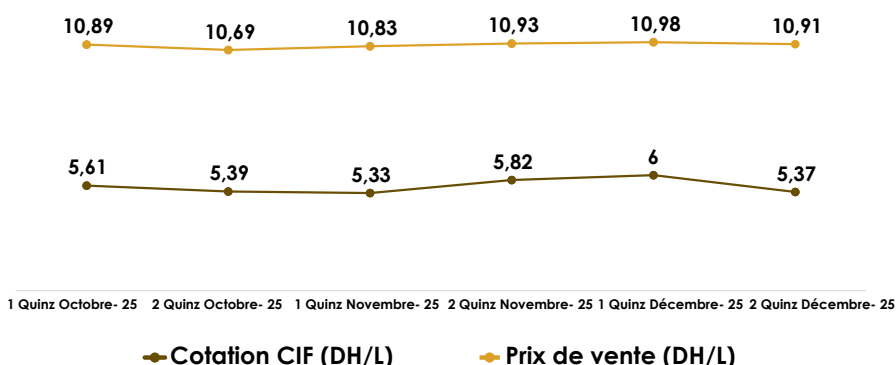
Période	Variation cotation CIF	Variation PV TTC à la Pompe
1Q-Octobre	0,15	-0,05
2Q- Octobre	-0,22	-0,20
1Q-Novembre	-0,06	0,14
2Q- Novembre	0,49	0,10
1Q-Décembre	0,18	0,05
2Q- Décembre	-0,63	-0,07
Somme des variations du trimestre	-0,09	-0,03

Source : Fait à partir des données transmises par le ministère de la Transition énergétique et du Développement durable

D'après le graphique n°4, les cotations CIF du gasoil ont évolué de manière fluctuante au cours du trimestre, passant de 5,61 DH/L au début du mois d'octobre 2025 à 5,33 DH/L au début du mois de novembre, avant d'augmenter pour atteindre 6 DH/L au début du mois de décembre, puis de reculer à 5,37 DH/L à la fin du mois de décembre.

Le prix de vente TTC à la pompe a, pour sa part, diminué de 10,89 DH/L au début d'octobre à 10,69 DH/L à la fin du mois, avant de progresser à 10,98 DH/L au début du mois de décembre, puis de se replier légèrement à 10,91 DH/L à la fin de la période. Sur l'ensemble du trimestre, la cotation CIF moyenne s'établit à 5,59 DH/L, contre un prix moyen à la pompe de 10,87 DH/L.

Graphique 4 : Évolution par quinzaine des cotations CIF moyennes du gasoil et ses prix de vente moyens TTC à la pompe au titre du 4^{ème} trimestre de l'année 2025



Source : Fait à partir des données transmises par le ministère de la Transition énergétique et du Développement durable

Pour l'essence, comme l'indique le tableau n°7, la cotation CIF a enregistré une baisse de 0,28 DH/L sur la période considérée, tandis que le prix de vente TTC à la pompe a affiché une baisse de 0,2 DH/L.

Tableau 7 : Évolution par quinzaine des variations des cotations CIF moyennes de l'essence à l'international et de ses prix de vente TTC à la pompe pour le 4^{ème} trimestre de l'année 2025 (en DH/L)

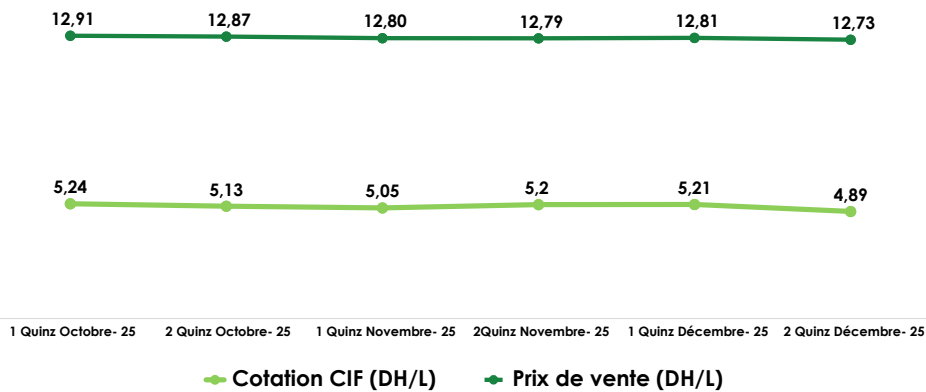
Période	Variation cotation CIF	Variation PV TTC à la Pompe
1Q-Octobre	0,07	-0,02
2Q- Octobre	-0,11	-0,04
1Q-Novembre	-0,08	-0,07
2Q- Novembre	0,15	-0,01
1Q-Décembre	0,01	0,02
2Q- Décembre	-0,32	-0,08
Somme des variations du trimestre	-0,28	-0,20

Source : Fait à partir des données transmises par le ministère de la Transition énergétique et du Développement durable

Plus précisément, les cotations CIF de l'essence, comme le montre le graphique n°5, se sont établies à 5,24 DH/L au début du mois d'octobre 2025, avant de reculer progressivement à 5,13 DH/L à la fin du mois d'octobre puis à 5,05 DH/L au début du mois de novembre. Elles ont ensuite connu une hausse légère, atteignant 5,2 DH/L à la fin du mois de novembre, puis 5,21 DH/L au début du mois de décembre, avant de diminuer significativement pour s'établir à 4,89 DH/L à la fin du mois de décembre.

Au cours de ce trimestre, la cotation CIF moyenne de l'essence s'est établie à 5,12 DH/L, tandis que le prix de vente moyen à la pompe est resté autour de 12,82 DH/L.

Graphique 5 : Évolution par quinzaine des cotations CIF moyennes de l'essence et de ses prix de vente moyens TTC à la pompe pour le 4^{ème} trimestre de l'année 2025



Source : Fait à partir des données transmises par le ministère de la Transition énergétique et du Développement durable

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 porte sur le degré de corrélation entre l'évolution des cotations internationales CIF, les coûts d'achat et les prix de cession pratiqués sur le marché national, au titre du 4^{ème} trimestre 2025, pour les sociétés concernées par le présent reporting.

Le coût d'achat moyen retenu dans cette analyse correspond à un coût d'achat pondéré tenant compte des variations de stocks. Il intègre le prix d'acquisition des produits raffinés importés, incluant les effets liés aux fluctuations du taux de change, ainsi que l'ensemble des frais d'acheminement jusqu'aux ports nationaux, notamment le fret, l'assurance, les frais d'approche et de déchargement, les coûts de stockage, ainsi que la TIC et la TVA applicables à l'importation du gasoil et de l'essence. Le prix de cession retenu correspond, pour sa part, au prix de cession hors taxes appliqué par les neuf sociétés aux stations-service exploitées en partenariat¹.

Dans ce modèle, les distributeurs fixent un prix de cession aux gérants libres, lesquels déterminent ensuite le prix final de vente à la pompe, en y appliquant leur 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.

Les tableaux qui suivent reprennent la moyenne du 4^{ème} trimestre 2025 de ces trois variables par opérateur.

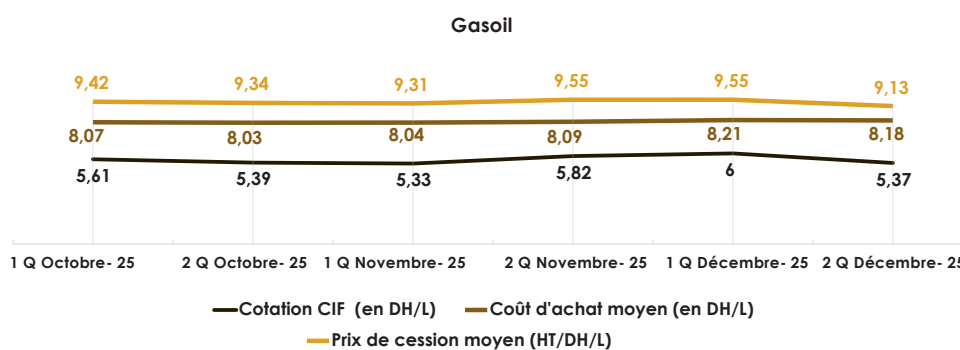
¹ Stations-service gérées par une entité indépendante, hormis celles gérées directement par la société de distribution en gros ou indirectement par l'une de ses filiales.

Tableau 8 : Moyenne du 4^{ème} trimestre de l'année 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)	5,59	5,12
Coût d'achat HT	8,10	9,00
Prix de cession HT	9,38	11,06

Source : Fait à partir des données transmises par les sociétés concernées et le ministère de la Transition énergétique et du Développement durable

Graphique 6 : Évolution des cotations CIF (hors TIC et TVA), coûts d'achat HT et prix de cession HT pondérés du gasoil au titre du 4^{ème} trimestre de l'année 2025 en (DH/L)



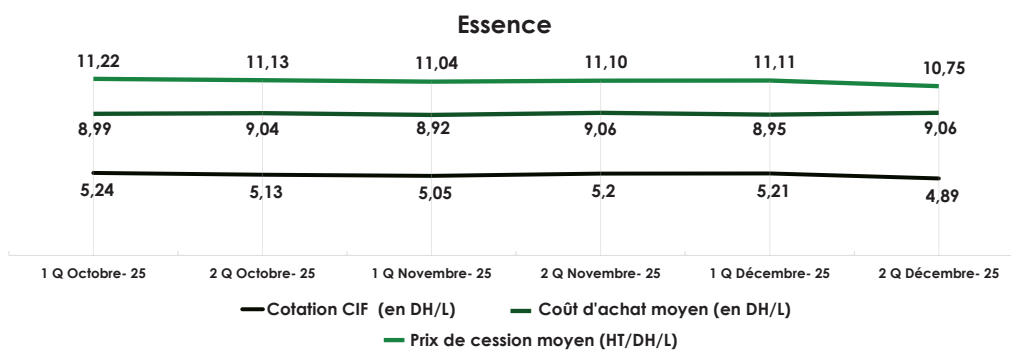
Source : Fait à partir des données transmises par les sociétés concernées et le ministère de la Transition énergétique et du Développement durable

Au cours du 4^{ème} trimestre 2025, les cotations CIF du gasoil ont connu des évolutions contrastées. Elles se sont établies à 5,61 DH/L lors de la première quinzaine d'octobre, avant de reculer à 5,39 DH/L en deuxième quinzaine, puis à 5,33 DH/L au début du mois de novembre. Les cotations ont ensuite amorcé une phase haussière, atteignant 5,82 DH/L en deuxième quinzaine de novembre, puis 6 DH/L au début du mois de décembre, avant de s'inscrire de nouveau en baisse pour s'établir à 5,37 DH/L en fin de période. Sur l'ensemble du trimestre, la cotation CIF moyenne du gasoil ressort ainsi à 5,59 DH/L.

Le coût d'achat moyen a, pour sa part, évolué de manière relativement modérée tout au long de la période. Il est passé de 8,07 DH/L lors de la première quinzaine d'octobre à 8,03 DH/L en deuxième quinzaine, avant de s'établir à 8,04 DH/L au début du mois de novembre. Une légère progression est ensuite observée, le coût d'achat atteignant 8,09 DH/L en deuxième quinzaine de novembre, puis 8,21 DH/L au début du mois de décembre, avant de se situer à 8,18 DH/L en fin de période. En moyenne trimestrielle, le coût d'achat pondéré s'établit à 8,1 DH/L.

Le prix de cession moyen hors taxes a également affiché une évolution globalement modérée. Il s'est établi à 9,42 DH/L lors de la première quinzaine d'octobre, avant de reculer à 9,34 DH/L en deuxième quinzaine, puis à 9,31 DH/L au début du mois de novembre. Par la suite, il a enregistré une hausse à 9,55 DH/L en deuxième quinzaine de novembre, niveau maintenu au début du mois de décembre, avant de diminuer à 9,13 DH/L en fin de période. En moyenne sur le trimestre, le prix de cession moyen pondéré s'établit à 9,38 DH/L.

Graphique 7 : Évolution des cotations CIF (hors TIC et TVA), coûts d'achat HT et prix de cession HT pondérés de l'essence au titre du 4^{ème} trimestre de l'année 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

S'agissant de l'essence, les cotations CIF se sont établies à 5,24 DH/L lors de la première quinzaine d'octobre, avant de reculer à 5,13 DH/L en deuxième quinzaine, puis à 5,05 DH/L au début du mois de novembre. Les cotations ont ensuite enregistré une hausse modérée, atteignant 5,2 DH/L lors de la deuxième quinzaine de novembre, puis 5,21 DH/L au début du mois de décembre, avant de diminuer à 4,89 DH/L en fin de période. Sur l'ensemble du trimestre, la cotation CIF moyenne de l'essence s'établit à 5,12 DH/L.

Le coût d'achat moyen pondéré de l'essence, tel que déclaré par les neuf opérateurs, s'est établi à 9 DH/L en moyenne sur la période. Ce coût a évolué dans une fourchette relativement étroite, passant de 8,99 DH/L lors de la première quinzaine d'octobre à 9,04 DH/L en deuxième quinzaine, avant de reculer à 8,92 DH/L au début du mois de novembre. Il a ensuite progressé à 9,06 DH/L lors de la deuxième quinzaine de novembre, puis s'est établi à 8,95 DH/L au début du mois de décembre, avant de remonter à 9,06 DH/L en fin de période.

Quant au prix de cession moyen hors taxes, celui-ci a affiché une évolution globalement modérée. Il s'est établi à 11,22 DH/L lors de la première quinzaine d'octobre, avant de reculer légèrement à 11,13 DH/L en deuxième quinzaine, puis à 11,04 DH/L au début du mois de novembre. Par la suite, il a enregistré une légère progression à 11,1 DH/L lors de la deuxième quinzaine de novembre, puis à 11,11 DH/L au début du mois de décembre, avant de diminuer

plus sensiblement pour atteindre 10,75 DH/L en fin de période. En moyenne sur le trimestre, le prix de cession moyen pondéré s'établit à 11,06 DH/L.

Afin de compléter l'analyse, le tableau ci-après synthétise l'évolution trimestrielle (somme des variations de toutes les quinzaines du 4^{ème} trimestre 2025) des cotations CIF, des coûts d'achat et des prix de cession du marché portés par les neuf sociétés concernées par le reporting.

Tableau 9 : 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 4^{ème} trimestre de l'année 2025 (en DH/L)

Produit	Cotation CIF	Coût d'achat	Prix de cession
Gasoil	-0,09	0,22	-0,29
Essence	-0,28	-0,10	-0,48

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 4^{ème} trimestre 2025, les cotations CIF ont évolué à la baisse pour les deux produits. Celles du gasoil ont enregistré un léger recul de 0,09 DH/L, tandis que les cotations CIF de l'essence ont diminué de 0,28 DH/L sur la période.
- Les coûts d'achat hors taxes ont, quant à eux, évolué de manière différenciée selon les produits :
 - une hausse de 0,22 DH/L pour le gasoil ;
 - une légère diminution de 0,1 DH/L pour l'essence.
- Les prix de cession hors taxes appliqués aux stations-service en gérance libre ont également enregistré une diminution pour les deux produits, avec un recul de 0,29 DH/L pour le gasoil et une baisse plus marquée de 0,48 DH/L pour l'essence.

Ainsi, durant ce 4^{ème} trimestre de l'année 2025, il convient de souligner que :

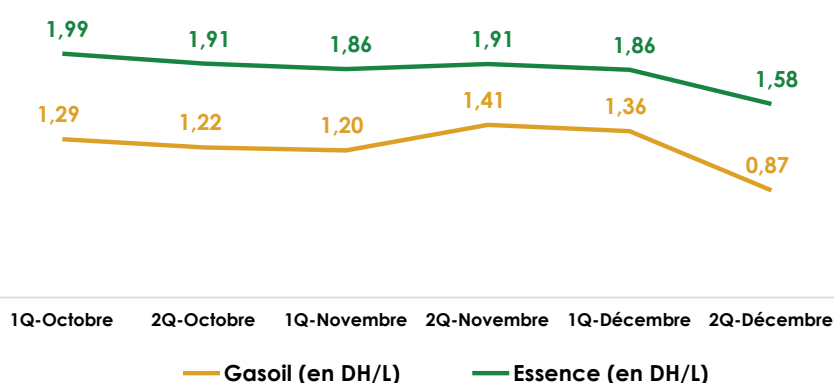
- Pour le gasoil, l'augmentation des coûts d'achat des neufs opérateurs concernés n'a pas été répercutée sur les prix de cession, qui ont légèrement diminué (soit un écart de 0,51 DH/L), traduisant un décalage ou une absorption partielle de cette hausse par les opérateurs ;
- à l'inverse, pour l'essence, la baisse des coûts d'achat a été accompagnée d'une diminution plus prononcée des prix de cession (soit un écart de 0,38 DH/L).

II. Analyse des marges commerciales brutes moyennes par litre vendu au quatrième trimestre 2025

Il convient de préciser, au préalable, que les marges analysées correspondent à des marges commerciales brutes, calculées à partir des prix de cession et pondérées en fonction des parts de marché détenues par chaque société dans la distribution du gasoil et de l'essence.

Le tableau ci-après présente ainsi l'évolution des marges commerciales brutes des neuf sociétés de distribution pour ces deux carburants au cours du 4^{ème} trimestre de l'année 2025.

Graphique 8 : Évolution des marges brutes moyennes mensuelles pondérées dégagées sur les ventes aux stations-service en partenariat au titre du 4^{ème} trimestre de l'année 2025 (en DH/L)



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

L'analyse des données présentées dans le graphique n° 8 montre que les neuf sociétés couvertes par le reporting ont dégagé, au cours du 4^{ème} trimestre de l'année 2025, une marge commerciale brute moyenne pondérée de 1,23 DH/L pour le gasoil et de 1,85 DH/L pour l'essence.

Dans le détail, les marges brutes appliquées sur le gasoil ont globalement suivi une tendance baissière au cours du trimestre. Elles s'établissent à 1,29 DH/L lors de la première quinzaine d'octobre, avant de reculer progressivement à 1,22 DH/L, puis à 1,2 DH/L au début du mois de novembre. Une remontée est observée à 1,41 DH/L lors de la deuxième quinzaine de novembre, avant un nouveau repli à 1,36 DH/L au début du mois de décembre, puis à 0,87 DH/L à la fin du trimestre, qui constitue le niveau le plus faible observé sur la période. L'écart entre le niveau le plus élevé et le plus bas atteint ainsi 0,54 DH/L.

Concernant l'essence, les marges brutes demeurent structurellement supérieures à celles du gasoil, avec un différentiel moyen d'environ 0,62 DH/L sur l'ensemble du trimestre. Elles passent de 1,99 DH/L au début du mois d'octobre à 1,91 DH/L à la fin du mois, avant de diminuer légèrement à 1,86 DH/L au début du mois de novembre. Une brève remontée est enregistrée à 1,91 DH/L lors de la deuxième quinzaine de novembre, avant une nouvelle baisse à 1,86 DH/L au début du mois de décembre, puis à 1,58 DH/L en fin de période, correspondant au niveau le plus bas du trimestre.

III. Conclusion de la deuxième partie

En conclusion, L'analyse de la corrélation entre les variations des cotations internationales, des coûts d'achat et des prix de cession au niveau national au titre du 4^{ème} trimestre de l'année 2025 met en évidence des évolutions différenciées selon les produits, avec des niveaux de variation contrastés.

Pour le gasoil, les cotations CIF ont légèrement diminué de 0,09 DH/L, tandis que les coûts d'achat ont augmenté de 0,22 DH/L. Cette hausse des coûts ne s'est pas répercutée sur les prix de cession, lesquels ont enregistré une baisse de 0,29 DH/L.

De même, pour l'essence, les cotations CIF ont reculé de 0,28 DH/L, accompagnées d'une légère diminution des coûts d'achat de 0,1 DH/L, tandis que les prix de cession ont diminué de manière plus marquée, à hauteur de 0,48 DH/L. En définitive, les marges brutes dégagées par les sociétés concernées au cours du 4^{ème} trimestre 2025 s'établissent à 1,23 DH/L pour le gasoil et à 1,85 DH/L pour l'essence. Ces niveaux sont inférieurs à ceux observés au 3^{ème} trimestre de l'année 2025, qui s'élevaient respectivement à 1,48 DH/L pour le gasoil et 2,10 DH/L pour l'essence. Par rapport à la même période de l'année 2024, les évolutions apparaissent contrastées : la marge sur le gasoil recule légèrement, passant de 1,28 DH/L à 1,23 DH/L, tandis que la marge sur l'essence progresse, passant de 1,67 DH/L à 1,85 DH/L.

مجلس المنافسة

ⵎⴰⵔⴻⵎ ⵏ ⵙⵉⵎⵓⵏⵉ ⵏ ⵙⵉⵎⵓⵏⵉ

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