Royaume du Maroc

Ministère de l'Economie, des Finances et de la Performance Publique

Direction du Budget

المملكة المغربية

وزارة الاقتصاد والمالية والنجاعة العمومية

مديرية الميزانية

Rapport sur le Budget Etiqueté Climat

(Budget pilote)

Ministère du Transport et de la Logistique



Budget de l'année 2026

Table des matières

Table des matières **2**
Liste des figures **3**
Liste des tableaux **3**
Liste des acronymes **4**
Introduction **5**
1. Présentation du Ministère du Transport et de la Logistique **6**
2. Rappel de la Méthodologie d'étiquetage appliquée **7**
2.1. Principes de base 7
2.2. Processus d'étiquetage des dépenses 7
3. Résultats du Budget Étiqueté Climat du MTL **10**
3.1. Présentation du périmètre étiqueté du MTL 10
3.2. Programmes budgétaires du MTL 13
3.3. Analyse du Budget de Fonctionnement (MDD) 14
3.4. Analyse du Budget d'Investissement 16
3.5. Analyse du Budget global (BI & MDD) : Résultats agrégés 19
4. Exemples de projets classés Favorables et Très Favorables au climat **22**
Conclusion **27**
Annexe 1 : Bibliographie **29**
Annexe 2 : Logigramme du processus d'étiquetage des dépenses budgétaires **32**
Annexe 3 : Codes couleur et motifs de textures utilisés pour l'étiquetage climatique des dépenses **33**

Liste des figures

Figure 1 : Missions du Ministère du Transport et de la Logistique (MTL)..... 6
Figure 2 : Principes de base pour l'élaboration du Budget Étiqueté Climat 7
Figure 3 : Répartition du Budget de Fonctionnement (MDD) du MTL par Classe 15
Figure 4 : Répartition du Budget de Fonctionnement (MDD) du MTL par Programme et par Classe 16
Figure 5 : Répartition du Budget d'Investissement du MTL par Classe 17
Figure 6 : Répartition du Budget d'Investissement par Programme budgétaire et par Classe 18
Figure 7 : Répartition consolidée du Budget du MTL analysé par Classe 20
Figure 8 : Répartition du Budget global du MTL par Programme budgétaire et par Classe..... 21
Figure 9 : Répartition des dépenses étiquetées du MTL par Axe d'analyse 22

Liste des tableaux

Figure 1 : Missions du Ministère du Transport et de la Logistique (MTL)..... 6
Figure 2 : Principes de base pour l'élaboration du Budget Étiqueté Climat 7
Figure 3 : Répartition du Budget de Fonctionnement (MDD) du MTL par Classe 15
Figure 4 : Répartition du Budget de Fonctionnement (MDD) du MTL par Programme et par Classe 16
Figure 5 : Répartition du Budget d'Investissement du MTL par Classe 17
Figure 6 : Répartition du Budget d'Investissement par Programme budgétaire et par Classe 18
Figure 7 : Répartition consolidée du Budget du MTL analysé par Classe 20
Figure 8 : Répartition du Budget global du MTL par Programme budgétaire et par Classe..... 21
Figure 9 : Répartition des dépenses étiquetées du MTL par Axe d'analyse 22

Liste des acronymes

AFD	Agence Française de Développement
BEC	Budget Étiqueté Climat
BF	Budget de Fonctionnement
BI	Budget d'investissement
CDN	Contribution Déterminée Nationale
DB	Direction du Budget
DH	Dirham Marocain
GMECB	Guide Méthodologique d'Etiquetage Climatique du Budget
GTI	Groupe de Travail Interministériel
MDD	Matériel et Dépenses Diverses
MDH	Millions de dirhams
MEFPP	Ministère de l'Économie, des Finances et de la Performance Publique
MMDH	Milliards de dirhams
MTL	Ministère du Transport et de la Logistique

Introduction

Dans la poursuite de ses efforts en matière de développement durable, visant à renforcer l'intégration des considérations environnementales dans la gestion des finances publiques, le Ministère de l'Économie, des Finances et de la Performance Publique (MEFPP) a développé un dispositif de budgétisation qui est sensible au Climat.

Ce dispositif, visant à instaurer un Budget Etiqueté Climat (BEC), permettra d'identifier, de classifier et de suivre les crédits budgétaires affectés aux activités programmées selon la nature et le degré de leur association au changement climatique, qu'il s'agisse d'activités d'atténuation des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) ou d'adaptation à ses effets.

Le **BEC** constitue ainsi un outil essentiel pour la bonne gouvernance et la transparence financières, en mettant en lumière les efforts publics en faveur du climat et en améliorant la lisibilité de l'action de l'État dans ce domaine. Aussi, ce dispositif permet d'éclairer les gestionnaires en matière de programmation budgétaire et de renforcer la cohérence des politiques publiques avec les engagements climatiques nationaux et internationaux du Maroc.

C'est dans ce cadre que s'inscrit le présent rapport consacré à l'étiquetage climatique du budget du **Ministère du Transport et de la Logistique** au titre de l'exercice 2026. Ce document présente d'abord le rôle et les missions du Ministère, ensuite rappelle la méthodologie d'étiquetage appliquée conformément au Guide d'Etiquetage Climatique du Budget, adopté par la Direction du Budget. Enfin, il expose le périmètre budgétaire examiné, les principaux résultats obtenus en termes de classification des dépenses selon leur pertinence climatique, ainsi que l'évolution constatée par rapport à l'exercice précédent.

L'objectif général de ce rapport est de fournir une vision claire, analytique et documentée de la contribution annuelle du Ministère de **Transport et de la Logistique** aux efforts publics dans le financement climatique les enseignements tirés et les perspectives d'amélioration de la planification et du suivi budgétaire orienté vers le Climat.

Aussi, ce présent exercice d'étiquetage budgétaire climat, notamment l'analyse des dépenses budgétaires, leur classification selon le Guide Méthodologique d'Étiquetage Climatique du Budget ainsi que les interprétations et appréciations qui en découlent, relèvent de la responsabilité des experts mobilisés dans le cadre de cet exercice pilote.

1. Présentation du Ministère du Transport et de la Logistique

Le Ministère du Transport et de la Logistique (MTL) joue un rôle central dans la planification, la régulation et la modernisation des systèmes de transport et de logistique du Royaume. Il contribue à la fluidité des échanges, à la compétitivité de l'économie nationale et à la connectivité territoriale, tout en intégrant progressivement les principes de durabilité au sein de ses politiques et stratégies sectorielles.

Ses **principales missions** couvrent plusieurs domaines d'intervention, **comme illustré dans la figure suivante** :

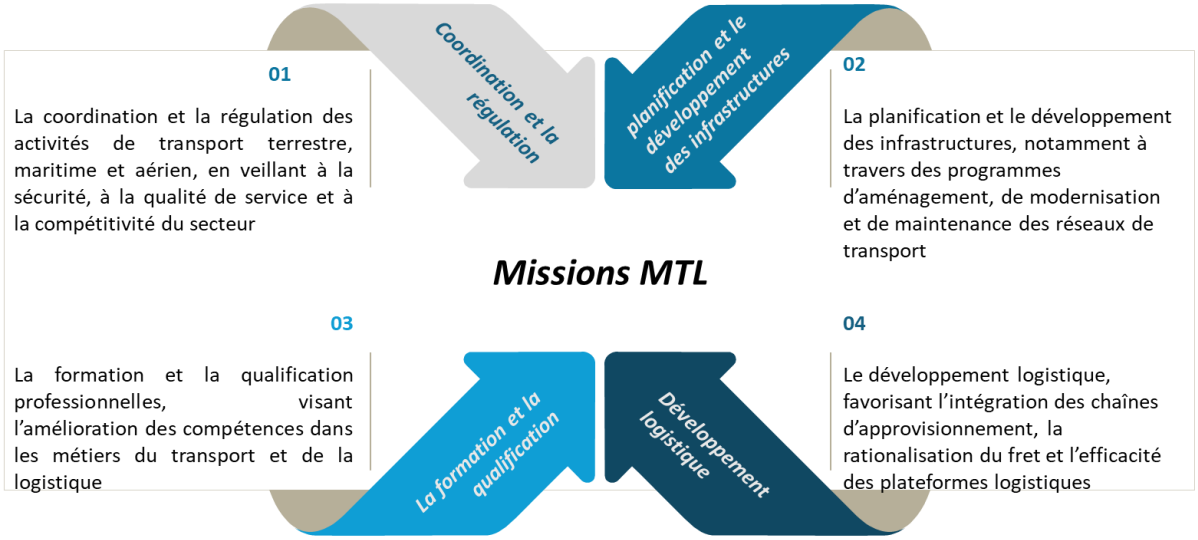


Figure 1 : Missions du Ministère du Transport et de la Logistique (MTL)

Le **MTL** se distingue par son **rôle de régulateur et de planificateur** des **politiques de mobilité**, ainsi que par son engagement dans la **modernisation des systèmes de transport et de la logistique**. Il entretient une coopération étroite avec les opérateurs publics et privés du secteur, afin d'assurer une gouvernance intégrée et cohérente.

Sa mission s'inscrit dans une perspective d'efficacité, de sécurité et de durabilité des transports, à l'échelle nationale et régionale.

2. Rappel de la Méthodologie d'étiquetage appliquée

2.1. Principes de base

La méthodologie appliquée dans ce test est conforme à celle définie dans le GMECB, fondée sur cinq principes courants de bonne pratique en matière d'évaluation environnementale, à savoir.

La figure ci-après présente les principes méthodologiques directeurs régissant la mise en œuvre du Budget Étiqueté Climat (BEC) :

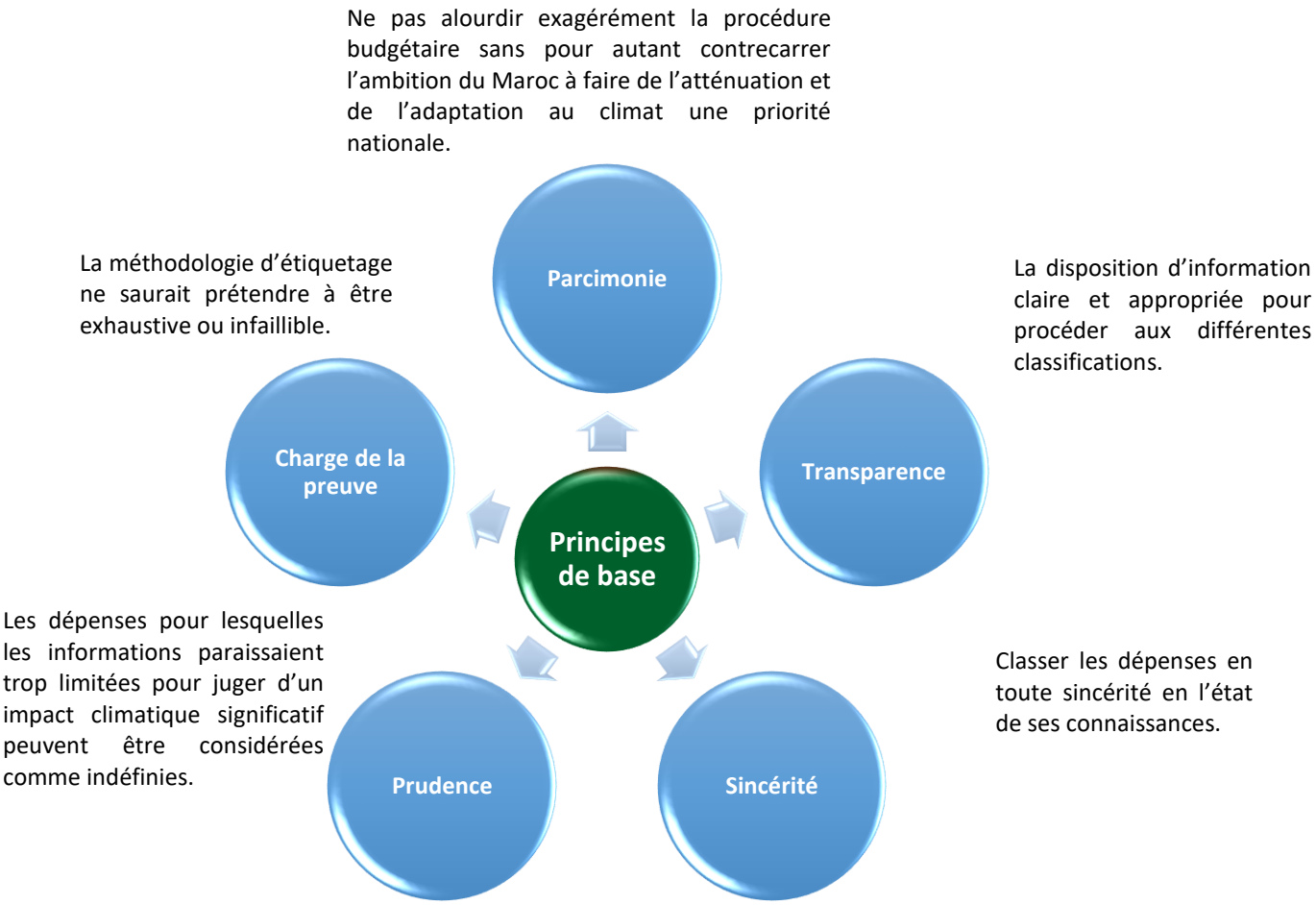


Figure 2 : Principes de base pour l'élaboration du Budget Étiqueté Climat

L'application rigoureuse de la méthodologie d'étiquetage décrite dans le guide, avec le respect des principes fondamentaux de bonnes pratiques ci-dessus, permet d'obtenir des résultats équilibrés, évitant ainsi toute surestimation (greenwashing) ou à une sous-estimation des efforts réellement prévus en faveur du Climat.

2.2. Processus d'étiquetage des dépenses

Conformément au guide méthodologique (GMECB), chaque dépense budgétaire fait l'objet d'un processus structuré de marquage climatique. Ce processus se compose de deux étapes complémentaires et interdépendantes :

- ***Étiquetage :*** approche qualitative consistant à classer les dépenses budgétaires en différentes catégories selon leur incidence attendue (impact probable) sur le climat, au regard des deux volets d'analyse – atténuation et adaptation. Les dépenses sont ainsi réparties en six catégories : **Indéfinie**, **Neutre**, **Très Favorable**, **Favorable**, **Neutralisée** ou **Défavorable**.
- ***Cotation :*** appréciation quantitative visant à attribuer une note chiffrée reflétant le degré de contribution de la dépense aux deux axes d'analyse (atténuation et adaptation). Cette cotation traduit l'intensité et la nature de l'impact climatique de chaque dépense.

Les dépenses qualifiées d'« indéfinies » ou de « neutres », conformément aux définitions terminologiques du guide, sont directement étiquetées dans les catégories correspondantes (« Indéfinie » et « Neutre »). Toutes les autres dépenses font l'objet d'une cotation selon l'échelle suivante :

Tableau 1 : Tableau de cotation BEC – Dépenses non classées comme « Indéfinies » ou « Neutres »

Cotation	Interprétation
2	**Très Favorable** – dépense liée à une ou plusieurs mesures inscrite(s) dans la CDN, dans une stratégie publique ou dans un document officiel à vocation climatique.
1	**Favorable** – impact positif, dépense ne pouvant pas être classée dans la catégorie « Très Favorable »
0	**Neutralisée** – impact négatif sur l'un des axes (atténuation ou adaptation) est compensé par l'impact positif sur l'autre axe (compensation vérifiée lorsque la cotation moyenne calculée de la dépense est nulle). Un résultat nul traduit l'équilibre entre les cotations de signes opposés des deux axes, et non pas l'annulation réelle des impacts associés aux sous dépenses y afférentes
–1	**Défavorable** – l'impact sur le climat est négatif

Pour ces dépenses qui ne relèvent pas des classes « Indéfinies » ou « Neutres », l'étiquetage consiste à examiner comment elles agissent sur les deux volets du changement climatique : **l'atténuation** et **l'adaptation**.

L'objectif est de combiner ces deux dimensions pour déterminer la classe finale de la dépense au climat.

Selon le guide méthodologique du Budget Étiqueté Climat (BEC), deux cas de figure se présentent :

- **Lorsque les deux impacts d'une dépense** — sur l'atténuation et/ou sur l'adaptation — présentent le même signe (tous deux positifs ou tous deux négatifs), la dépense est classée dans la catégorie correspondant à l'impact le plus favorable, conformément au tableau d'analyse ci-après :

Tableau 2 : Classification des dépenses selon la combinaison des impacts climatiques

Sous-Dépense impactant l'Atténuation	Sous-Dépense impactant l'Adaptation	Classe de la dépense
Très Favorable	Très Favorable	Très Favorable
Très Favorable	Favorable	Très Favorable
Favorable	Très Favorable	Très Favorable
Favorable	Favorable	Favorable
Défavorable	Défavorable	Défavorable

- **Lorsque la dépense présente un impact positif sur l'un des axes d'analyse** (atténuation ou adaptation) et un **impact négatif sur l'autre**, elle est **classée dans la catégorie correspondant à la valeur issue du calcul de la cotation moyenne pondérée**, conformément au tableau ci-après :

Tableau 3 : Matrice d'étiquetage global selon la cotation moyenne pondérée

Impact Atténuation	Impact Adaptation	Cotation moyenne pondérée C_{moy}	Etiquetage global
Très Favorable	Défavorable	Si 1,5 ≤ C_{moy} ≤ 2,49	Très Favorable
		Si 0,50 ≤ C_{moy} ≤ 1,49	Favorable
		Si -0,49 ≤ Cmoy ≤ 0,49	Neutralisée
		Si -1≤ C_{moy} ≤ -0,5	Défavorable
Défavorable	Très Favorable	Si 1,5 ≤ C_{moy} ≤ 2,49	Très Favorable
		Si 0,50 ≤ C_{moy} ≤ 1,49	Favorable
		Si -0,49 ≤ Cmoy ≤ 0,49	Neutralisée
		Si -1≤ C_{moy} ≤ -0,5	Défavorable
Favorable	Défavorable	Si 1,5 ≤ C_{moy} ≤ 2,49	Très Favorable
		Si 0,50 ≤ C_{moy} ≤ 1,49	Favorable
		Si -0,49 ≤ Cmoy ≤ 0,49	Neutralisée
		Si -1≤ C_{moy} ≤ -0,5	Défavorable
Défavorable	Favorable	Si 1,5 ≤ C_{moy} ≤ 2,49	Très Favorable
		Si 0,50 ≤ C_{moy} ≤ 1,49	Favorable
		Si -0,49 ≤ Cmoy ≤ 0,49	Neutralisée
		Si -1≤ C_{moy} ≤ -0,5	Défavorable

Avec :

$$\mathbf{C_{moy}} = \frac{\mathbf{C_{ad}\ x\ M_{ad} + C_{at}\ x\ M_{at}}}{\mathbf{M_{ad} + M_{at}}}$$

- **C_{ad}** : Cotation attribuée à la part de la dépense ayant un impact sur l'adaptation
- **C_{at}** : Cotation attribuée à la part de la dépense ayant un impact sur l'atténuation
- **C_{moy}** : Cotation moyenne pondérée attribuée à la dépense étiquetée
- **M_{ad}** : Part du montant de la dépense ayant un impact sur l'adaptation
- **M_{at}** : Part du montant de la dépense ayant un impact sur l'atténuation

N.B. :

Le marquage d'une dépense qui impacte un seul axe d'analyse (soit l'Adaptation soit l'Atténuation), se fera de la manière décrite, ci-dessus, pour les deux axes.

Cette étiquette constitue la **référence officielle** pour la **comptabilisation**, le **suivi** et l'**évaluation** des dépenses budgétaires à incidence climatique dans le cadre du **BEC**. Pour des raisons de lisibilité et en se référant aux couleurs adoptées dans le guide méthodologique, un code couleur et un motif de texture est accordé à chaque classe de dépense (Cf. Annexe 3).

L'annexe 2 présente le logigramme du processus d'étiquetage et de cotation des dépenses budgétaires, conformément au guide méthodologique.

L'analyse de la pertinence climatique des programmes budgétaires s'appuie sur les jugements d'expert, en tenant compte des orientations de la Contribution Déterminée au niveau National (CDN) et des objectifs des stratégies sectorielles. Afin de consolider les jugements de l'expert et de renforcer la justification des classifications climatiques retenues, l'analyse des programmes budgétaires s'est également appuyée sur un examen comparatif (benchmark) de référentiels nationaux et internationaux pertinents au regard de la nature des actions financées.

3. Résultats du Budget Étiqueté Climat du MTL

3.1. Présentation du périmètre étiqueté du MTL

Le périmètre d'étiquetage du **MTL** porte sur les crédits de paiement au titre de l'année 2026 pour deux composantes du budget de ce Ministère au titre de l'année 2026 : le budget d'investissement et le budget du Matériel et Dépenses Diverses (MDD). Cette démarche s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre progressive du système national de budgétisation sensible au climat, coordonné par le MEFPP. Au total, 111 lignes budgétaires dotées en 2026 ont été analysées, dont 83 en MDD et 28 en investissement. L'étiquetage porte sur 110 lignes, la ligne d'investissement de 24 MDH destinée aux retraites du personnel de l'ONCF étant hors champ. La subvention MDD à l'AMDL reste incluse après déduction de sa part salariale de près 23 MDH, conformément au principe d'exclusion des dépenses bénéficiant au personnel.

Le secteur du transport occupe une place déterminante dans le profil climatique du Maroc : selon l'Agence internationale de l'énergie, il représentait en 2024 environ 29 % des émissions de CO2 liées à la combustion d'énergie[1] et 36 % de la consommation finale d'énergie[2]. Il constitue à ce titre l'un des principaux gisements de réduction des émissions du Royaume.

La CDN 3.0 (2026-2035) retient 13 projets d'atténuation dans le transport, pour une réduction de 7,5 Mt éq. CO_2 en 2035 et un besoin de financement de 13,9 milliards USD, le deuxième après la production d'électricité. Leur profil est très contrasté. Deux projets ferroviaires, l'extension de la LGV Kénitra-Marrakech (6,1 milliards USD) et les RER de Rabat, Casablanca et Marrakech (3,3 milliards USD), absorbent les deux tiers de l'enveloppe pour 11 % des réductions attendues. À l'inverse, les normes d'émissions de CO_2 applicables aux véhicules neufs, chiffrées à 5 millions USD, portent près de la moitié des réductions du secteur (3,5 Mt éq. CO_2). Pour la lecture du budget étiqueté, l'enseignement est double. D'une part, l'investissement ferroviaire pèse lourd dans les crédits favorables au climat. D'autre part, une part significative de l'action climatique du secteur passe par la fonction de régulation du MTL, qui mobilise peu de crédits et reste donc peu visible dans l'étiquetage.

Ce contraste doit toutefois être interprété avec prudence, car les coûts comparés ne sont pas de même nature. Les 5 millions USD annoncés pour les normes de performance CO2 des véhicules neufs concernent une intervention réglementaire, tandis que les deux projets ferroviaires nécessitent des travaux, des équipements et du foncier coûteux. Le montant consacré aux normes ne renseigne pas nécessairement les investissements que les acteurs devront engager pour s'y conformer. À cette différence de périmètre s'ajoute celle des bénéfices attendus : les infrastructures ferroviaires améliorent aussi la mobilité, la desserte des territoires et le développement économique, avec des effets climatiques susceptibles de se prolonger au-delà de 2035. Enfin, la CDN précise que les réductions individuelles ne sont pas directement additives, compte tenu des interactions et chevauchements entre projets. Ces éléments invitent donc à éviter toute conclusion hâtive sur leur efficacité respective : l'étiquetage identifie l'orientation climatique des dépenses analysées, sans mesurer leur efficacité.

Le MTL joue ainsi un rôle central dans la transition vers une mobilité durable et bas carbone. Ses interventions couvrent les **secteurs du transport terrestre, aérien et maritime** ainsi que la **logistique nationale**. Ces domaines sont à la fois fortement émetteurs de GES et porteurs de leviers majeurs d'atténuation et d'adaptation : report modal vers le rail et les

[1] AIE (2026), *Greenhouse Gas Emissions from Energy*, Agence internationale de l'énergie, Paris. Le périmètre couvre les émissions de CO2 issues de la combustion de combustibles et exclut les émissions des procédés industriels, de l'agriculture et de l'usage des terres.

[2] AIE (2026), *World Energy Balances*, Agence internationale de l'énergie, Paris. Part du transport dans la consommation finale totale d'énergie.

transports collectifs, normes d'émissions et incitations au renouvellement du parc, électrification des véhicules, massification du fret via les zones logistiques, et résilience des infrastructures de transport face aux inondations.

Le MTL exerce ces missions selon une organisation qui conjugue trois fonctions complémentaires :

- ***Une fonction de stratège et de régulateur*** : élaboration des politiques sectorielles, planification (dont la Stratégie nationale de développement de la compétitivité logistique), réglementation et agréments des transporteurs ;
- ***Une fonction de tutelle et de financement*** des établissements publics qui portent les grandes infrastructures et politiques du secteur : l'Office National des Chemins de Fer (ONCF), l'Office National Des Aéroports (ONDA), l'Agence Marocaine de Développement de la Logistique (AMDL) et l'Agence Nationale de la Sécurité Routière (NARSA);
- ***Une fonction d'administration propre***, exercée par ses services centraux et par deux Services de l'État Gérés de Manière Autonome (SEGMA) qui lui sont rattachés, la Direction Générale de l'Aviation Civile et la Direction de la Marine Marchande. Ces services font partie intégrante du Ministère, mais disposent d'un budget distinct du budget général.

Cette organisation donne au budget du MTL un fort effet de levier. Les transferts aux opérateurs représentent 97 % des crédits d'investissement étiquetés. Les versements à l'ONCF dans le champ de l'étiquetage représentent 1 100 MDH, soit 62,8 % de ces crédits, et sont intégralement classés favorables ou très favorables au climat. Ils s'inscrivent dans le plan ferroviaire de l'ONCF de plus de 90 Md DH sur 2024-2030[3], comprenant notamment la Ligne à Grande Vitesse Kénitra-Marrakech. Le financement apporté par le budget général contribue à cet effort sans en couvrir la totalité, d'autres ressources étant mobilisées, notamment des emprunts et des financements concessionnels. L'étiquetage du budget du MTL retrace ainsi une partie de l'effort financier consacré au secteur, sans consolider l'ensemble des financements mobilisés par les opérateurs et les autres acteurs publics. Par ses crédits, le Ministère oriente ainsi les choix d'investissement structurants du secteur, en particulier en faveur du report modal vers le rail et de l'optimisation logistique**. Le MTL n'est toutefois pas l'organe qui effectue l'essentiel de la dépense orientée climat dans le secteur des transports : celle-ci est majoritairement exécutée par les opérateurs sur leurs budgets propres, ainsi que par d'autres acteurs publics.**

[3] MEFPP (2025), *Rapport sur les établissements et entreprises publics*, Projet de loi de finances pour l'année budgétaire 2026, Ministère de l'Économie, des Finances et de la Performance Publique, Rabat. https://www.finances.gov.ma/Publication/db/2026/Rapport-etablissements-entreprises-publics_Fr.pdf

Selon la morasse budgétaire 2026, les dépenses de MDD du MTL s'établissent à 129 290 000 DH, tandis que les dépenses d'investissement atteignent 1 776 070 000 DH, soit un montant global de 1 905 360 000 DH. Après exclusion de 47 237 640 DH de dépenses associées aux charges du personnel hors champ de l'étiquetage (part salariale de la subvention de fonctionnement à l'AMDL et dotation à l'ONCF au titre des retraites de son personnel), le périmètre étiqueté s'établit à 1 858 122 360 DH, dont 106 052 360 DH en MDD et 1 752 070 000 DH en investissement. **L'investissement représente ainsi 94,3 % des crédits étiquetés.** Ces crédits traduisent l'importance stratégique du Ministère dans la mise en œuvre d'actions structurantes à fort impact climatique et économique.

Le périmètre de l'étiquetage 2026 porte sur le budget général du Ministère. Les budgets propres des opérateurs et des SEGMA, de même que les dépenses de mobilité relevant d'autres acteurs (réseau routier, porté par le Ministère de l'Équipement et de l'Eau ; transport urbain, financé par le FART et les collectivités territoriales), n'en font pas partie à ce stade.

3.2. Programmes budgétaires du MTL

Le MTL met en œuvre plusieurs programmes budgétaires reflétant la diversité de ses domaines d'intervention et la transversalité de ses missions. Ces programmes couvrent l'ensemble des sous-secteurs du transport et de la logistique, avec pour finalité commune de promouvoir un système de mobilité durable, résilient et compétitif, contribuant activement à la réalisation des objectifs climatiques et de développement du Royaume.

Tableau 4 : Liste des programmes budgétaires du MTL inscrits dans la Loi de Finances 2026

Prog.	Désignation	Poids dans le budget étiqueté 2026	Principaux objectifs de performance
490	Conduite et pilotage	5,7 % (106,6 MDH)	Assurer la gouvernance, la coordination et le suivi efficace des politiques publiques de transport et logistique ; renforcer la planification stratégique, la digitalisation et l'évaluation de la performance du secteur.
405	Aviation civile	0,4 % (7,0 MDH)	Garantir la sûreté et la sécurité de l'aviation civile ; renforcer la supervision technique des compagnies et des aéroports ; promouvoir la compétitivité du transport aérien et la connectivité nationale et internationale.
411	Transport terrestre et logistique	92,9 % (1 725,7 MDH)	Améliorer la sécurité routière, la qualité du service de transport de voyageurs et de marchandises ; moderniser la logistique; encourager la transition énergétique et la décarbonation du transport.
441	Marine marchande	1,0 % (18,8 MDH)	Renforcer la sécurité maritime, la régulation du pavillon national et la compétitivité des ports ; développer le transport maritime durable et la logistique portuaire ; soutenir la digitalisation et la conformité aux normes internationales.

3.3. Analyse du Budget de Fonctionnement (MDD)

L'analyse du Budget de Fonctionnement (MDD) du MTL a pour objectif d'évaluer la pertinence climatique des dépenses courantes du Ministère. Elle met en évidence la répartition des Programmes, Projets et Lignes budgétaires selon leur impact sur le climat, conformément à la méthodologie du GMECB. Le tableau ci-après présente les résultats de l'analyse relative au Budget de Fonctionnement du MTL :

Tableau 5 : Analyse du Budget de Fonctionnement du MTL

Lignes budgétaires analysées (Budget de Fonctionnement - MDD)											
Indéfinie		**Neutre**		**Très Favorable**		**Favorable**		**Neutralisée**		**Défavorable**	
Nbre	Montant DH	Nbre	Montant DH	Nbre	Montant DH	Nbre	Montant DH	Nbre	Montant DH	Nbre	Montant DH
1	4 700 000	65	70 584 523	3	22 796 537	5	806 300	0	0	9	7 165 000
Lignes budgétaires : Indéfinies + Neutres				**Autres Lignes budgétaires étiquetées**							
Nombre		**Montant en DH**		**Nombre**				**Montant en DH**			
66		75 284 523		17				30 767 837			
Total des Lignes budgétaires du BF :											
Nombre						**Montant en DH**					
83						129 290 000[4]					

Le Budget de Fonctionnement couvre un total de **83 lignes budgétaires**, réparties comme suit : **65 Neutres, 3 Très Favorables, 5 Favorables, 9 Défavorables** et **1 Indéfinie**.

Sur un budget MDD étiqueté de 106,1 MDH (hors 23,2 MDH de dépenses de personnel de l'AMDL, hors champ), les dépenses appartenant aux classes « **Très Favorable** » et « **Favorable** » correspondent à **23,6 MDH, soit 22,3 % du total budgétaire étiqueté. Les dépenses Neutres en représentent 66,6 % (70,6 MDH), les dépenses Défavorables 6,8 % (7,2 MDH)** et la ligne **Indéfinie 4,4 %** (4,7 MDH).

La figure ci-dessous illustre la répartition des crédits de paiement des lignes budgétaires du MDD selon leur catégorie d'étiquetage climatique, mettant en évidence la prédominance des dépenses neutres et la part notable des dépenses défavorables.

[4] Un montant de 23 237 640 DH, compris dans les 129 290 000 DH, correspondant à une partie de la subvention de fonctionnement accordée à l'AMDL, a été exclu du champ de l'étiquetage au titre qu'il s'agit des dépenses de personnel hors champ de l'étiquetage.

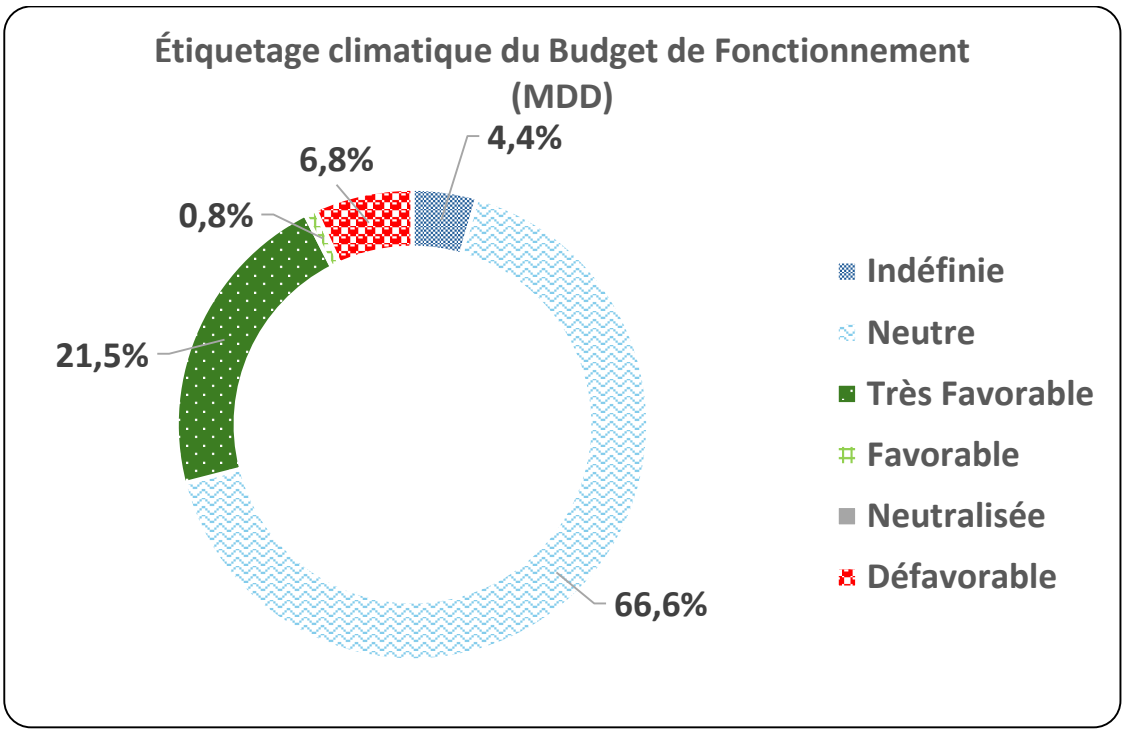


Figure 3 : Répartition du Budget de Fonctionnement (MDD) du MTL par Classe

Le tableau ci-dessous présente la répartition du Budget MDD par Programme budgétaire, selon les catégories d'étiquetage climatique : « Indéfinie », « Neutre », « Très favorable », « Favorable », « Neutralisée » et « Défavorable ».

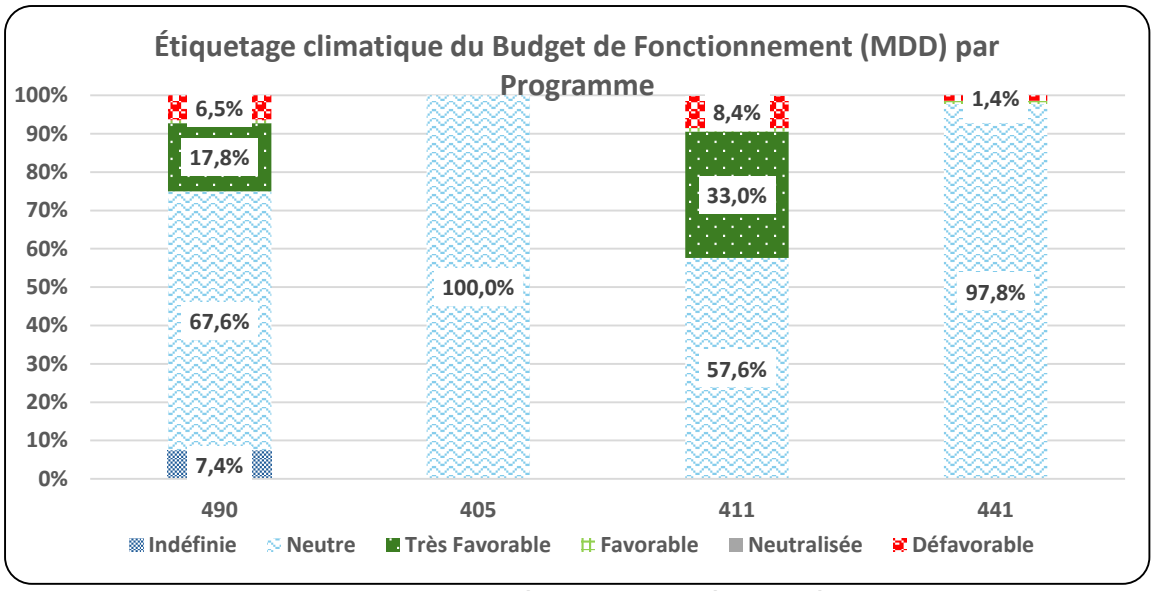
Tableau 6 : Répartition des dépenses des Programmes du Budget de Fonctionnement par Classe

Étiquette de la Classe	Crédits de MDD alloués à la Classe		Programme budgétaire							
			490		405		411		441	
	%	DH	%	DH	%	DH	%	DH	%	DH
Très Favorable	21,50 %	22 796 537	17,84 %	11 354 898	-	-	33,05 %	11 441 639	-	-
Favorable	0,76 %	806 300	0,69 %	439 000	-	-	0,90 %	311 300	0,82 %	56 000
Défavorable	6,76 %	7 165 000	6,52 %	4 150 000	-	-	8,43 %	2 920 000	1,39 %	95 000
Neutralisée	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Neutre	66,56 %	70 584 523	67,56 %	42 995 523	100,0 %	970 000	57,62 %	19 947 000	97,79 %	6 672 000
Indéfinie	4,43 %	4 700 000	7,39 %	4 700 000	-	-	-	-	-	-
Total	**100 %**	**106 052 360**[5]	**100 %**	**63 639 421**	**100 %**	**970 000**	**100 %**	**34 619 939**	**100 %**	**6 823 000**

Le graphique ci-dessous montre la répartition du Budget de Fonctionnement (MDD) par Programme budgétaire, selon les catégories identifiées après l'étiquetage climatique des dépenses. Il met en évidence la prédominance des dépenses *Neutres* et la part significative des dépenses *Défavorables* dans certains Programmes.

[5] À ce montant s'ajoutent 23 237 640 DH de dépenses hors champ de l'étiquetage pour obtenir le total des dépenses de fonctionnement (129 290 000 DH).

Figure 4 : Répartition du Budget de Fonctionnement (MDD) du MTL par Programme et par Classe



Dans le budget MDD 2026, les dépenses classées « Très favorable » proviennent de deux ensembles. Le premier correspond à la part (32%) non salariale de la subvention de fonctionnement à l'AMDL qui est cotée au regard des missions de développement logistique de l'agence. Le second ensemble comprend deux lignes d'études et d'assistance technique totalisant 11,9 MDH. Elles associent une étude multimodale du corridor Nador-Nador West Med, rattachée à la SNDD 2030 et au PCN 2030, et une assistance à la digitalisation visant notamment à réduire les déplacements et les supports papier.

3.4. Analyse du Budget d'Investissement

Cette section est consacrée à l'analyse de la pertinence climatique des dépenses relevant du Budget d'Investissement du Ministère. Elle permet d'identifier les Programmes, Projets et Lignes budgétaires qui sont Favorables à la lutte contre le changement climatique, que ce soit en matière d'atténuation ou d'adaptation, conformément à la méthodologie du GMECB. Le tableau ci-après présente les résultats de cette analyse :

Tableau 7 : Analyse du Budget d'Investissement du MTL

Lignes budgétaires analysées (Budget d'Investissement)											
Indéfinie		**Neutre**		**Très Favorable**		**Favorable**		**Neutralisée**		**Défavorable**	
Nbre	Montant DH	Nbre	Montant DH	Nbre	Montant DH	Nbre	Montant DH	Nbre	Montant DH	Nbre	Montant DH
0	0	12	54 300 000	5	1 173 700 000	9	518 070 000	0	0	1	6 000 000
Lignes : Indéfinies + Neutres				**Autres Lignes budgétaires étiquetées**							
Nombre		Montant en DH		Nombre				Montant en DH			
12		54 300 000		15				1 697 770 000			
Total des Lignes budgétaires du BI :											
Nombre				**Montant en DH**							
28[6]				1 776 070 000[7]							

[6] Une ligne (dotation de 24 MDH à l'ONCF au titre des retraites de son personnel) est hors champ de l'étiquetage
[7] Un montant de 24 000 000 DH, compris dans les 1 776 070 000 DH, a été exclu du champ de l'étiquetage, car il correspond au financement de retraite du personnel de l'ONCF dans le cadre d'un accord-cadre.

Le budget d'Investissement couvre un total de **28 lignes budgétaires**, réparties comme suit : **12 Neutres**, **5 Très Favorables**, **9 Favorables** et **1 Défavorable.** Aucune ligne du Budget d'Investissement n'est classée « Indéfinie » ou « Neutralisée » au titre de l'exercice 2026.

Sur un budget d'investissement de **1,78 MMDH**, dont 1,75 MMDH dans le champ de l'étiquetage, les dépenses appartenant aux classes « **Très Favorable** » et « **Favorable** » correspondent au montant de **1,69 MMDH**, soit **96,6 % du BI étiqueté (1,75 MMDH).**

La figure ci-dessous illustre la répartition du Budget d'Investissement selon les catégories d'étiquetage climatique, mettant en évidence la prépondérance des projets à impact positif sur le climat.

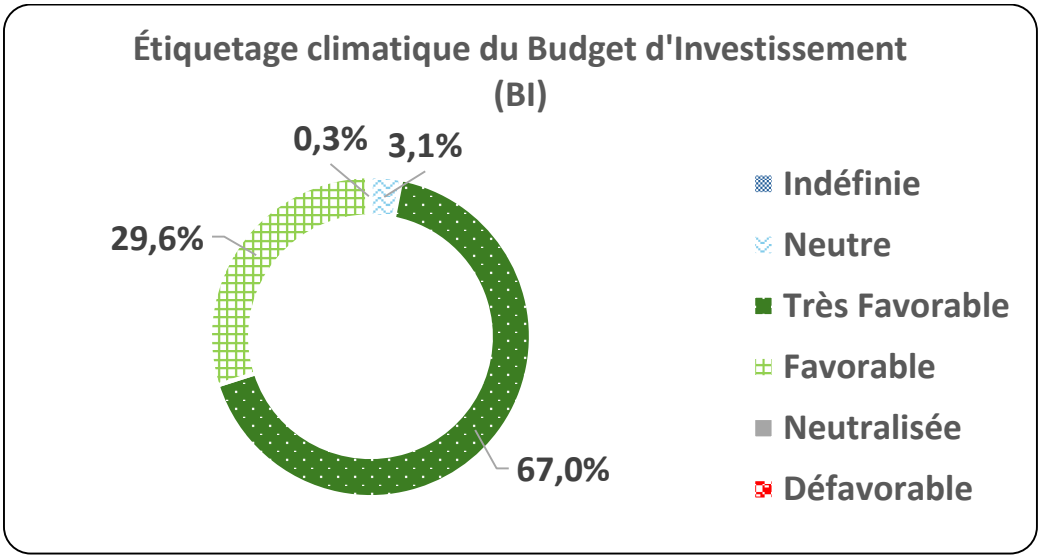


Figure 5 : Répartition du Budget d'Investissement du MTL par Classe

Le tableau ci-dessous présente la répartition des dépenses du budget d'investissement du MTL par Programme budgétaire, selon les catégories d'étiquetage climatique : « Indéfinie », « Neutre », « Très Favorable », « Favorable », « Neutralisée » et « Défavorable ».

Tableau 8 : Répartition des dépenses des Programmes du Budget d'Investissement par Classe

Classe	Crédits de BI alloués à la Classe		Programme budgétaire							
			490		405		411		441	
	%	DH	%	DH	%	DH	%	DH	%	DH
Très Favorable	67,0 %	1 173 700 000	-	-	-	-	69,4 %	1 173 700 000	-	-
Favorable	29,6 %	518 070 000	4,7 %	2 000 000	-	-	30,4 %	514 070 000	16,7 %	2 000 000
Défavorable	0,3 %	6 000 000	-	-	100,0 %	6 000 000	-	-	-	-
Neutralisée	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Neutre	3,1 %	54 300 000	95,3 %	41 000 000	-	-	0,2 %	3 300 000	83,3 %	10 000 000
Indéfinie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	**100%**	**1 752 070 000**[8]	**100 %**	**43 000 000**	**100%**	**6 000 000**	**100%**	**1 691 070 000**	**100%**	**12 000 000**

[8] À ce montant s'ajoutent 24 000 000 DH de dépenses hors champ de l'étiquetage pour obtenir le total des dépenses d'investissement (1 776 070 000 DH).

La figure ci-après présente les résultats de l'étiquetage des dépenses afférentes aux différents Programmes relevant du Budget d'Investissement du MTL.

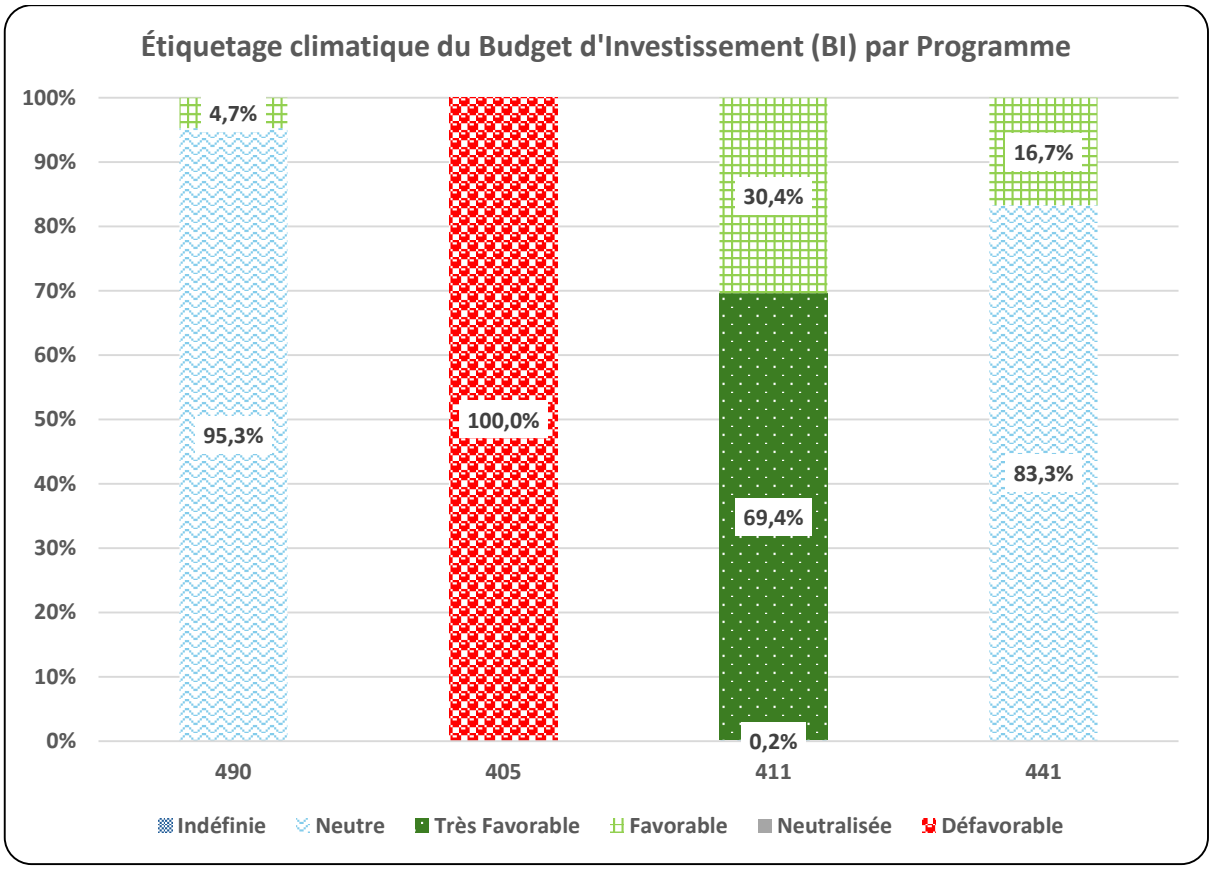


Figure 6 : Répartition du Budget d'Investissement par Programme budgétaire et par Classe

L'orientation climatique du budget d'investissement repose sur un nombre resserré d'opérations structurantes. Six lignes, trois versements à l'ONCF (1 100 MDH), le versement à l'AMDL pour les zones logistiques (259 MDH), le versement à l'Agence Nationale de la Sécurité Routière (200 MDH) et le versement à MedZ pour la plateforme de Zenata (100 MDH), totalisent 1 659 MDH, soit 96,7 % de l'ensemble des crédits Favorables et Très Favorables du Ministère (MDD & Investissement). Elles mobilisent trois leviers complémentaires de réduction des émissions du secteur : le développement du ferroviaire, qui peut favoriser le report modal de la route et de l'aérien vers le rail ; l'organisation de la logistique, qui massifie les flux de marchandises et réduit les distances parcourues à vide ; la sécurité routière, dont les actions de contrôle des vitesses, de promotion de l'éco-conduite et de supervision et du contrôle du poids de chargement réduisent la consommation de carburant et les émissions associées.

3.5. Analyse du Budget global (BI & MDD) : Résultats agrégés

Le Budget total du MTL analysé regroupe l'ensemble des dépenses de Fonctionnement (MDD) et d'Investissement afin d'obtenir une vision globale sur la contribution du Ministère pour l'action climatique. Le tableau ci-après présente la répartition consolidée du budget total étiqueté du MTL (hors les 47,24 MDH exclues dans les budgets MDD et Investissement) selon les Classes identifiées :

Tableau 9 : Analyse agrégée du Budget du MTL

Lignes budgétaires analysées (Budget global du MTL : MDD + BI)											
Indéfinie		**Neutre**		**Très Favorable**		**Favorable**		**Neutralisée**		**Défavorable**	
Nbre	Montant DH	Nbre	Montant DH	Nbre	Montant DH	Nbre	Montant DH	Nbre	Montant DH	Nbre	Montant DH
1	4 700 000	77	124 884 523	8	1 196 496 537	14	518 876 300	0	0	10	13 165 000
Lignes budgétaires : Indéfinies + Neutres				**Autres Lignes budgétaires étiquetées**							
Nombre		**Montant en DH**		**Nombre**				**Montant en DH**			
78		129 584 523		32				1 728 537 837			
Total des Lignes budgétaires du Budget global :											
Nombre						**Montant en DH**					
110						1 858 122 360[9]					

Le budget global étiqueté couvre un total de **110 lignes budgétaires**, réparties comme suit : **77 Neutres, 8 Très Favorables, 14 Favorables, 10 Défavorables et 1 Indéfinie.**

Sur un budget global (BI + Budget MDD) de près **1,91 MMDH**, dont environ 1,86 MMDH dans le champ de l'étiquetage, les dépenses appartenant aux classes « **Très Favorable** » et « **Favorable** » correspondent au montant de **1,72 MMDH, soit 92,3 %** du budget total étiqueté.

La figure ci-dessous récapitule la répartition consolidée du Budget total du MTL (Budget MDD et Budget d'Investissement) selon les différentes étiquettes climatiques attribuées aux Dépenses.

[9] Un montant de 47 237 640 DH, lié aux charges de personnel, est exclu du champ de l'étiquetage climat (Voir les sections sur les budgets MDD et Investissement).

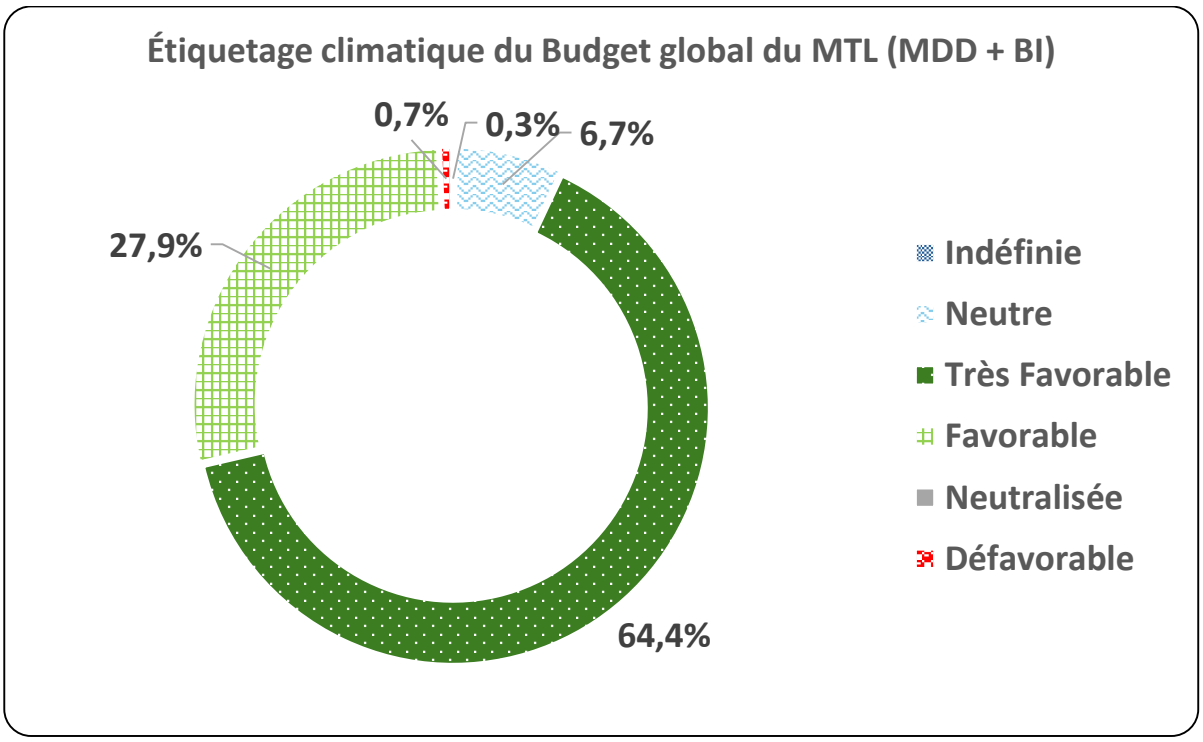


Figure 7 : Répartition consolidée du Budget du MTL analysé par Classe

Les dépenses totales par Programme budgétaire sont réparties entre les catégories « Indéfinie », « Neutre », « Très Favorable », « Favorable », « Neutralisée » et « Défavorable », comme le montre le tableau ci-dessous.

Tableau 10 : Répartition consolidée des dépenses budgétaires des Programmes par Classe

Étiquette de la Classe	Crédits de MDD + BI alloués à la Classe		Programme budgétaire							
			490		405		411		441	
	%	DH	%	DH	%	DH	%	DH	%	DH
Très Favorable	64,39 %	1 196 496 537	10,65 %	11 354 898	-	-	68,86 %	1 185 141 639	-	-
Favorable	27,93 %	518 876 300	2,29 %	2 439 000	-	-	29,81 %	514 381 300	10,92 %	2 056 000
Défavorable	0,71 %	13 165 000	3,89 %	4 150 000	86,08 %	6 000 000	0,17 %	2 920 000	0,51 %	95 000
Neutralisée	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Neutre	6,72 %	124 884 523	78,76 %	83 995 523	13,92 %	970 000	1,35 %	23 247 000	88,57 %	16 672 000
Indéfinie	0,35 %	4 700 000	4,41 %	4 700 000	-	-	-	-	-	-
Total	**100 %**	**1 858 122 360**	**100 %**	**106 639 421**	**100 %**	**6 970 000**	**100 %**	**1 725 689 939**	**100 %**	**18 823 000**

Les dépenses budgétaires globales témoignent d'une orientation largement positive en faveur du climat, avec 92,3 **%** des dépenses classées comme **Très Favorables** ou **Favorables**. Cela traduit une forte intégration des considérations climatiques dans la programmation budgétaire et dans la mise en œuvre des politiques publiques de ce Ministère. Le programme **411, Transport terrestre et logistique,** concentre à lui seul **92,9 % des crédits étiquetés** du Ministère et affiche une part de dépenses classées **Très Favorables** équivalant à **68,7 %** de ses propres crédits inclus dans le champ de l'étiquetage**.**

Le graphique suivant consolide la répartition des crédits globaux alloués aux dépenses de Fonctionnement (MDD) et d'Investissement de l'ensemble des Programmes selon les étiquettes climatiques affectées aux composantes desdits Programmes.

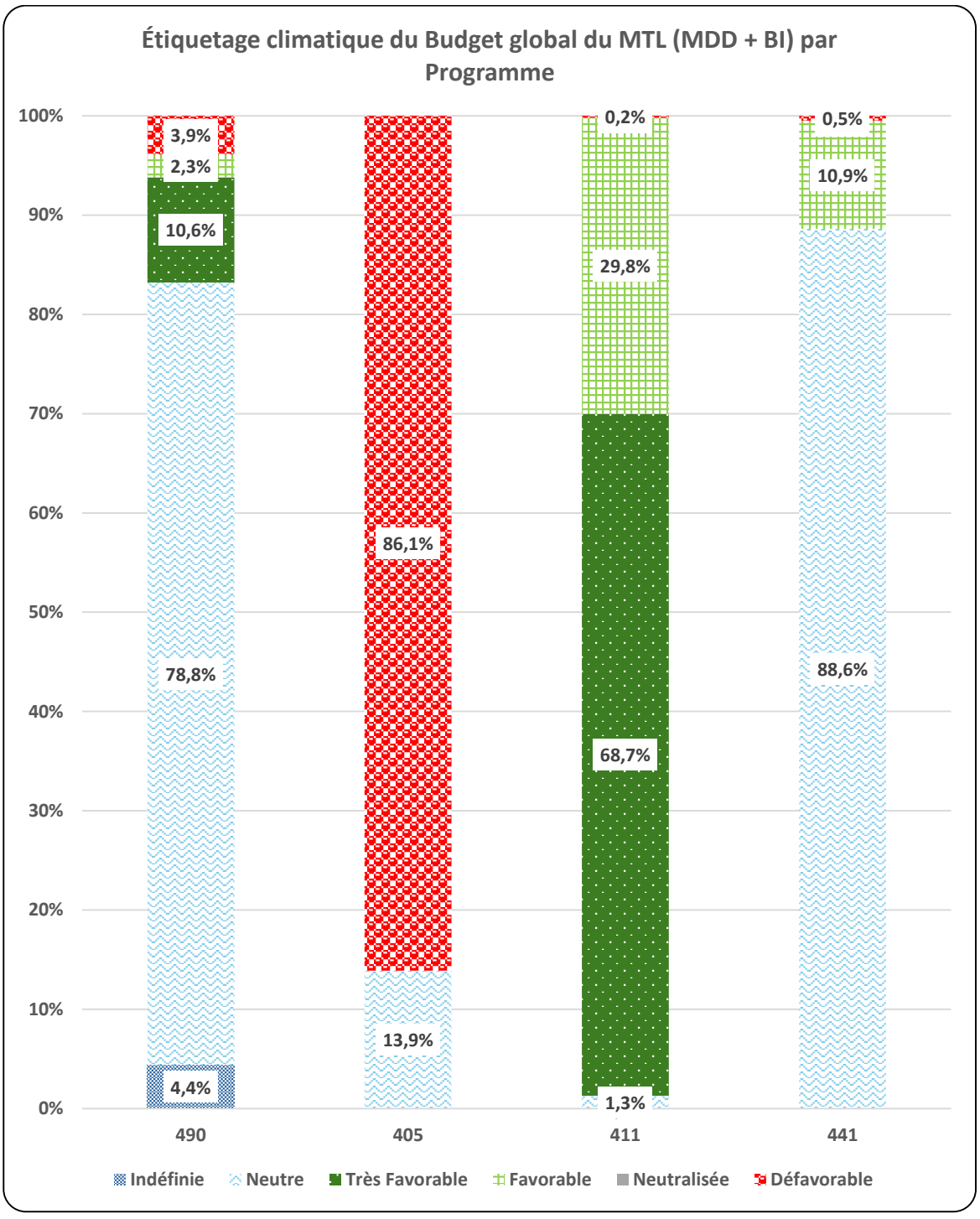


Figure 8 : Répartition du Budget global du MTL par Programme budgétaire et par Classe

4. Exemples de projets classés Favorables et Très Favorables au climat

L'analyse de la morasse budgétaire du **MTL** a mis en évidence plusieurs projets contribuant de manière significative à la **lutte contre le changement climatique**, aussi bien dans le domaine de l'**Atténuation** que dans celui de l'**Adaptation**.

En dehors des Dépenses classées dans les catégories « Neutre », « Indéfinie » et « Neutralisée », le total des crédits accordés aux Dépenses **Très Favorables**, **Favorables** et **Défavorables est de près de 1,73 MMDH** comme indiqué dans le tableau ci-après :

Tableau 11 : Répartition du Budget global (MDD + BI) hors classes Neutre, Neutralisée et Indéfinie, par Axe d'analyse

Classe	Atténuation	Adaptation	Adaptation & Atténuation	Total (DH)
Très Favorable	1 196 496 537	-	-	1 196 496 537
Favorable	516 070 000	2 000 000	806 300	518 876 300
Défavorable	13 165 000	-	-	13 165 000
Total (DH)	**1 725 731 537**	**2 000 000**	**806 300**	**1 728 537 837**

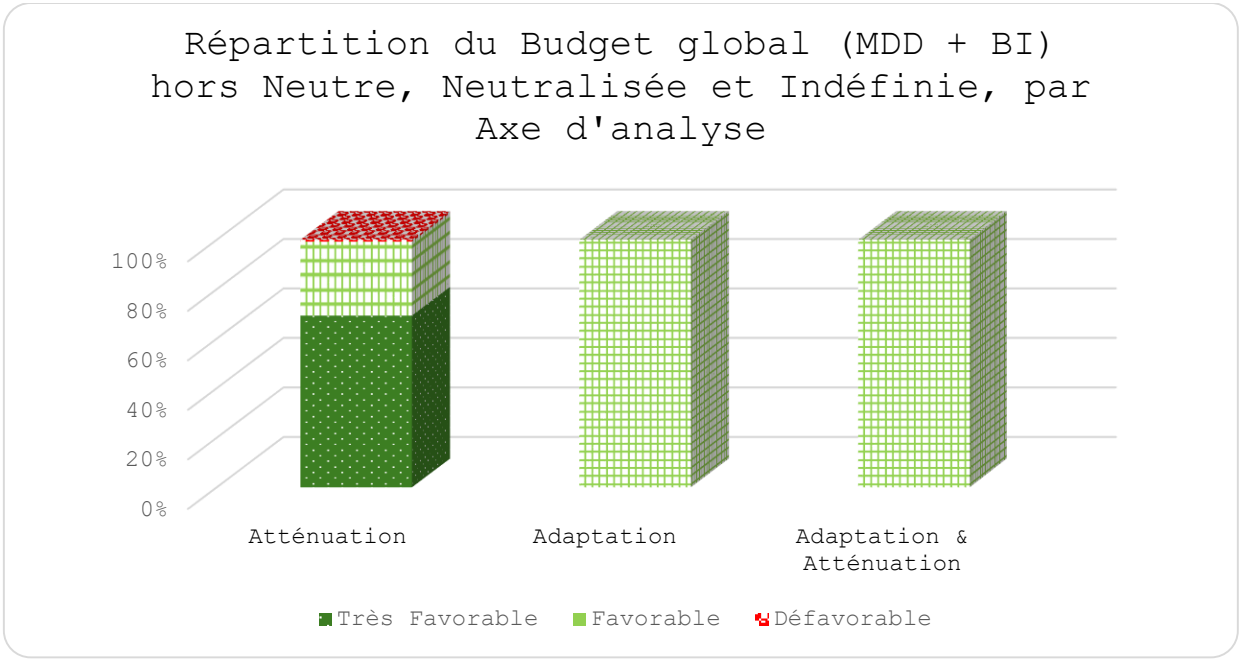


Figure 9 : Répartition des dépenses étiquetées du MTL par Axe d'analyse

Note : La ventilation par axe d'analyse repose, pour les dépenses contribuant simultanément à l'atténuation et à l'adaptation, sur une appréciation de l'expert visant à estimer la part relative de la dépense rattachée à chacun des deux axes. Les proportions affichées traduisent donc une tendance qualitative et ne constituent pas une ventilation financière directement issue de la morasse budgétaire.

Les dépenses classées « Très Favorable » ou « Favorable », affectées à l'axe Atténuation, atteignent 1,71 MMDH, soit 99,8 % du montant total de ces deux classes, MDD et investissement confondus. Elles soutiennent principalement la **promotion d'une mobilité durable**, le **report modal vers le ferroviaire** et le **développement de la logistique à travers l'optimisation des flux**. À titre d'exemple, la **dotation en capital au profit de l'ONCF** (500 000 000 DH) et le **versement au profit de l'ONCF au titre des études et du foncier prioritaires pour les extensions de la ligne à grande vitesse vers Marrakech et Agadir** (300 000 000 DH) traduisent clairement cette orientation vers la réduction des **émissions de GES**. Le **versement au profit de l'Agence Marocaine de Développement de la Logistique (AMDL)** pour la réalisation des **zones logistiques** (259 000 000 DH) prolonge cette dynamique sur le volet logistique.

En matière d'**Adaptation**, certains projets visent à **renforcer la résilience des infrastructures** face aux **aléas climatiques**. C'est notamment le cas du matériel technique de surveillance maritime de la Marine marchande (2 000 000 DH, dont 1 967 000 DH de grosses réparations et 33 000 DH d'achat et d'installation) : ces réparations maintiennent en service le système de surveillance maritime, indispensable à la sécurité de la navigation et à la gestion des événements météo-marins extrêmes (tempêtes, fortes houles), appelés à s'intensifier avec le changement climatique. Aucun effet de réduction des émissions n'étant identifié pour ces réparations, d'où leur rattachement au seul axe Adaptation. C'est aussi le cas des **dépenses d'entretien des espaces verts**, qui contribuent à la régulation thermique, à la réduction des îlots de chaleur urbains : elles réduisent l'exposition des usagers aux vagues de chaleur, appelées à devenir plus fréquentes et plus intenses. La végétation stockant par ailleurs du carbone, ces dépenses relèvent à la fois de l'Adaptation et de l'Atténuation.

Le tableau ci-dessous présente quelques exemples représentatifs de projets à vocation climatique, identifiés lors de l'étiquetage climatique :

Tableau 12 : Exemples de projets classés Favorables et Très Favorables au climat

Budget	NOMENCLATURES DES SERVICES ET DES DÉPENSES	Montant (DH)	Orientation climatique	Classe finale de la dépense
Inv.	Dotation en capital au profit de l'Office National du Chemin de Fer	500 000 000	Atténuation	Très Favorable (service de la dette pour la LGV Tanger–Casablanca, mesure inscrite dans la CDN)
Inv.	Versement au profit de l'ONCF dans le cadre de la convention relative aux études et foncier prioritaires pour la réalisation des extensions de la ligne à grande vitesse vers Marrakech et Agadir	300 000 000	Atténuation	Très Favorable (extension LGV explicitement inscrite dans la CDN 3.0)

Budget	NOMENCLATURES DES SERVICES ET DES DÉPENSES	Montant (DH)	Orientation climatique	Classe finale de la dépense
Inv.	Versement au profit de l'ONCF dans le cadre de la réalisation des travaux de la connectivité ferroviaire au port NWM	300 000 000	Atténuation	Favorable (report modal avéré, mais hors mesure CDN)
Inv.	Versement au profit de l'AMDL dans le cadre de la réalisation des Zones Logistiques	259 000 000	Atténuation	Très Favorable (programme prioritaire des zones logistiques, mesure 53 de la CDN 3.0)
Inv.	Versement au profit de l'Agence Nationale de la Sécurité Routière	200 000 000	Atténuation	Favorable (effet atténuation indirect via contrôle des vitesses et éco-conduite)
Inv.	Versement au profit de MedZ dans le cadre de la réalisation de la plateforme logistique et industrielle intégrée de Zenâta	100 000 000	Atténuation	Très Favorable (desserte multimodale d'une plateforme logistique, ancrage CDN 3.0)
Inv.	Subvention d'équipement au profit de l'Agence Marocaine de Développement de la Logistique	14 700 000	Atténuation	Très Favorable (numérisation et report modal du fret)
MDD	Etudes et assistance technique	11 354 898	Atténuation	Très Favorable (études stratégiques multimodales orientées réduction des GES)
MDD	Subvention de fonctionnement au profit de l'Agence Marocaine de Développement de la Logistique	10 935 360 (part étiquetée hors dépenses du personnel)	Atténuation	Très Favorable (optimisation logistique)
Inv.	Versement au profit de la société Agadir Souss Massa Aménagement	10 000 000	Atténuation	Favorable (gare routière structurant le transport collectif)
Inv.	Grosses réparation du matériel technique	1 967 000	Adaptation	Favorable (maintien du système de surveillance maritime, axe adaptation)
MDD	Versement au Centre de Compétences Changement Climatique (4C Maroc)	200 000	Atténuation & Adaptation	Favorable (renforcement des capacités nationales sur le climat)

Les fiches ci-après présentent, pour les principales opérations du budget 2026, l'analyse d'expert qui fonde leur classement : l'objet de la dépense, le mécanisme par lequel elle contribue à l'action climatique, son ancrage dans les documents stratégiques nationaux, les références internationales qui confortent la cotation.

Fiche 1. Grande vitesse ferroviaire (ONCF) : 800 MDH, Très Favorable

Objet. Deux versements à l'ONCF dans le cadre du protocole d'accord État-ONCF 2024-2030 : une dotation en capital liée à la ligne à grande vitesse (500 MDH) et le financement des études et du foncier prioritaires pour les extensions de la ligne vers Marrakech et Agadir (300 MDH).

Mécanisme climatique. La grande vitesse électrifiée offre une alternative performante à la voiture et à l'avion sur les liaisons interurbaines. Le report modal qu'elle permet réduit durablement les émissions du transport de voyageurs.

Ancrage stratégique. L'extension de la ligne à grande vitesse entre Kénitra et Marrakech est inscrite dans la CDN 3.0 comme mesure d'atténuation inconditionnelle (mesure 46), pour un coût de 6,1 milliards de dollars et 1,8 $MtCO_2$ évitées sur 2026-2035. Le budget 2026 du MTL en finance les premières étapes.

Références internationales. La méthode française de budget vert (IGF-CGEDD, 2019) classe les infrastructures ferroviaires nouvelles comme favorables, l'analyse en cycle de vie montrant que les émissions évitées par le report modal compensent largement celles de la construction. Le transport ferroviaire interurbain électrifié est également éligible à la taxonomie verte européenne (activité 6.1).

Fiche 2. Connectivité ferroviaire du port de Nador West Med (ONCF) : 300 MDH, Favorable

Objet. Financement des travaux de raccordement ferroviaire du nouveau port de Nador West Med.

Mécanisme climatique. Le raccordement ferroviaire du port permettrait de transporter par rail une partie des marchandises qui auraient autrement été acheminées par route, favorisant ainsi le report du fret routier vers le ferroviaire.

Ancrage stratégique. Le projet s'inscrit dans la continuité des objectifs de la CDN 3.0 relatifs à la décarbonation du transport. La connectivité se raccorde à la ligne ferroviaire de l'Oriental, dont l'électrification figure dans la CDN 3.0 (mesure 54), et contribue à la logique d'optimisation des flux de marchandises portée par la mesure 53. La cotation Favorable reflète l'absence de mention nominative du projet de connectivité dans la CDN.

Références internationales. Toutes les méthodologies consultées (taxonomie verte européenne, Budget Vert France, Taxonomie Financière Verte du Maroc) reconnaissent les infrastructures ferroviaires de report modal comme un levier d'atténuation.

Fiche 3. Zones logistiques (AMDL) : 284,6 MDH, Très Favorable

Objet. Versement à l'Agence Marocaine de Développement de la Logistique pour la réalisation des zones logistiques (259 MDH), complété par une subvention d'équipement (14,7 MDH) et par la part de la subvention de fonctionnement consacrée aux activités de l'agence (10,9 MDH).

Mécanisme climatique. Les zones logistiques regroupent et massifient les flux de marchandises, améliorent la coordination entre modes et réduisent les trajets routiers inutiles et les retours à vide contribuant à l'atténuation. Le déploiement du réseau, jusqu'à 3 300 hectares à l'horizon 2030[10],

[10] METL et AMDL (2013), Stratégie nationale de développement de la compétitivité logistique, Ministère de l'Équipement et du Transport et Agence marocaine de développement de la logistique

gagnera à intégrer des mesures de gestion des eaux pluviales, de désimperméabilisation partielle et d'évitement des zones inondables dans le choix du foncier.

Ancrage stratégique. Le programme prioritaire de développement des zones logistiques est inscrit dans la CDN 3.0 (mesure 53) : il prévoit douze zones logistiques régionales, pour un coût de 600 millions de dollars et 2,95 $MtCO_2$ évitées sur 2026-2035. Ce rattachement explicite fonde la cotation Très Favorable.

Références internationales. Les référentiels internationaux conditionnent la reconnaissance climatique de la logistique à la nature des activités financées. L'ancrage nominatif dans la CDN 3.0 répond précisément à cette exigence, et se justifie dans un pays qui construit encore les fondamentaux de son réseau logistique.

Fiche 4. Plateforme logistique et industrielle de Zenata (MedZ) : 100 MDH, Très Favorable

Objet. Financement des travaux hors site (chemin d'accès, ouvrages d'art, voirie) de la plateforme logistique et industrielle intégrée de Zenata ; les travaux sur site relèvent d'autres financements.

Mécanisme climatique. Implantée sur un terrain partagé avec l'ONCF, adjacente à la voie ferrée existante et au port de Casablanca, déjà relié au rail, la plateforme dispose d'une perspective de connexion ferroviaire. Sa desserte s'inscrit dans une logique d'optimisation des flux et de report modal du fret.

Ancrage stratégique. La CDN 3.0 prévoit la mise en place de plans de transport et de logistique favorisant la multimodalité et l'investissement dans de nouvelles infrastructures de transport. Les travaux hors site financés (voirie, ouvrages d'art, chemin d'accès) relèvent précisément de cette orientation, au service d'une plateforme à vocation multimodale adjacente au réseau ferroviaire et au port de Casablanca. Cet ancrage documentaire fonde la cotation Très Favorable.

Références internationales. Les principes communs des banques multilatérales de développement apprécient l'éligibilité climatique d'une activité au regard de sa finalité documentée. C'est la fonction de report modal de la desserte, et non sa nature routière, qui fonde ici la cotation.

Conclusion

L'analyse du budget 2026 du Ministère du Transport et de la Logistique a recensé **111 lignes budgétaires dotées de crédits de paiement**, représentant **1,91 MMDH** au titre du budget de fonctionnement (MDD) et d'investissement. Après retrait des charges de retraite de l'ONCF et de la part de la subvention à l'AMDL destinée aux dépenses de personnel, le périmètre étiqueté couvre 110 lignes, pour un montant de 1,86 MMDH.

Le principal enseignement est la forte orientation climatique du budget du Ministère : **92,3 % des crédits dans le champ d'étiquetage relèvent des classes Très Favorable ou Favorable, dont 1 196,5 MDH de dépenses Très Favorables explicitement rattachées à des mesures inscrites dans les documents stratégiques nationaux (CDN 3.0, SNDD 2030, PCN 2030).** Cet effort est très concentré : le **programme 411, Transport terrestre et logistique**, porte à lui seul **92,9 % des crédits étiquetés** du Ministère, à travers le report modal ferroviaire et l'optimisation de la logistique.

Le budget du Ministère constitue ainsi un vecteur direct de mise en œuvre de la CDN 3.0 dans le secteur du transport. Il finance en 2026 des opérations rattachées à plusieurs de ses mesures d'atténuation, en particulier l'extension de la Ligne à Grande Vitesse vers Marrakech (mesure 46) et le programme prioritaire de développement des zones logistiques (mesure 53).

Trois points d'attention ressortent de l'analyse.

- **Les dépenses Défavorables (13,2 MDH, soit 0,7 % du budget étiqueté)** relèvent de deux natures distinctes. Le principal poste individuel est l'expropriation liée à l'extension des aéroports (6 MDH, soit 45,6 % du total défavorable), dépense d'investissement ponctuelle dont l'impact découle de l'accroissement des capacités du transport aérien. Le reste (7,2 MDH) correspond à des dépenses de fonctionnement récurrentes : carburants, frais de déplacement. Ces dernières appellent des mesures de sobriété et de verdissement des flottes.
- La **classe Indéfinie** se limite désormais à une seule ligne (**4,7 MDH**), relative à l'hébergement et à l'infogérance des systèmes d'information, dont l'empreinte énergétique indirecte ne peut être établie en l'état.
- Le **programme 405, Aviation civile**, présente **le profil le plus défavorable** du Ministère, proportionnellement à son budget (86,1 %), en raison des dépenses liées à l'extension des aéroports.

Au-delà des résultats chiffrés, cet exercice confirme l'intérêt du BEC comme instrument de dialogue de gestion et de transparence budgétaire.

Sa portée doit toutefois être appréciée au regard du rôle du Ministère : le budget étiqueté du MTL ne retrace qu'une partie des financements consacrés aux secteurs du

transport et de la logistique. Il met en évidence l'orientation climatique des crédits du Budget Général, notamment des transferts aux opérateurs chargés des grandes infrastructures. Cette contribution financière s'articule avec les missions de tutelle et de régulation du Ministère, dont les effets ne peuvent être pleinement appréciés à travers les seuls montants étiquetés.

Cet effet de levier est considérable. **Les versements à l'ONCF accompagnent un plan ferroviaire de près de 100 MMDH sur la période 2024-2030, soit environ 14 MMDH par an, sept fois le budget étiqueté du Ministère.** En fixant les priorités de ces programmes, au premier rang desquelles le report modal vers le rail et la massification des flux logistiques, **le MTL exerce un pilotage stratégique dont la portée climatique dépasse largement le montant de ses propres crédits.** Le BEC rend ce pilotage lisible et permet d'en suivre les effets d'un exercice à l'autre, au service des engagements climatiques du Royaume.

Dans son périmètre actuel, le BEC permet de suivre les dépenses budgétaires du Ministère et d'en dégager les grandes tendances au regard des objectifs climatiques. Il s'inscrit ainsi en complément des politiques publiques qui, parallèlement aux financements publics, contribuent à la décarbonation des transports. Les leviers évoqués ci-après prolongent cette lecture en situant les résultats de l'étiquetage dans le cadre plus large de l'action publique du secteur.

En effet, La décarbonation du transport repose, et pour une large part, sur les instruments réglementaires et fiscaux, qui orientent les choix des usagers et des transporteurs. Plusieurs leviers relevant du Ministère ou de son action interministérielle pourraient utilement être approfondis, tels que l'intégration progressive de critères d'émissions dans les agréments de transport de voyageurs et de marchandises, le renforcement du volet émissions du contrôle technique, ou encore l'étude d'un dispositif de bonus-malus à l'achat fondé sur les émissions de CO_2, qui prolongerait les exonérations de droits de douane[11] et de vignette[12] accordées depuis 2017 aux véhicules électriques et hybrides. De même, une analyse de l'effet climatique des dépenses fiscales du secteur, qui représentaient 1,6 MMDH en 2024 au titre de 21 mesures[13], dont les taux réduits de TVA applicables au transport routier de voyageurs et de marchandises[14], permettrait de le mettre en regard des objectifs légitimes de compétitivité logistique et de pouvoir d'achat qu'elles poursuivent. L'extension progressive de l'étiquetage à ces dépenses fiscales en constituerait le prolongement naturel.

[11] Loi de finances n° 73-16 pour l'année budgétaire 2017, publiée au Bulletin officiel n° 6577 bis du 12 juin 2017, dispositions relatives au tarif des droits d'importation.

[12] Code général des impôts, article 260 (exonérations de la taxe spéciale annuelle sur les véhicules), introduite par le décret n° 2-16-1011 du 31 décembre 2016 (BO n° 6530 bis), puis reprise par la loi de finances n° 73-16 pour l'année budgétaire 2017

[13] Ministère de l'Économie et des Finances, *Rapport sur les dépenses fiscales*, annexé au projet de loi de finances pour l'année 2026

[14] Code général des impôts, article 99 (taux réduits de TVA)

Annexe 1 : Bibliographie

Cadre stratégique national (climat, développement durable, logistique)

Royaume du Maroc (2025). *Contribution déterminée au niveau national : CDN 3.0 du Maroc 2026-2035*. Soumise à la CCNUCC le 30 septembre 2025. https://unfccc.int/sites/default/files/2025-10/MOROCCO%20NDC%203.0%20_30.9.25.pdf

Royaume du Maroc, Ministère de l'Équipement et du Transport (s.d.). *Stratégie nationale de développement de la compétitivité logistique : consistance et objectifs*. Contrat-programme 2010-2015 entre l'État et le secteur privé, signé en avril 2010. Rabat.

Royaume du Maroc, Secrétariat d'État auprès du Ministre de l'Énergie, des Mines et du Développement durable, chargé du Développement durable (2017). *Stratégie nationale de développement durable 2030 : rapport final*. Rabat, juin 2017.

https://www.mtedd.gov.ma/images/Rapport_Strategie_Nationale_DD_juin2017_Mai_2017_Web.pdf

Royaume du Maroc, Secrétariat d'État auprès du Ministre de l'Énergie, des Mines et du Développement durable, chargé du Développement durable (2019). *Plan climat national à horizon 2030*. Rabat. www.environnement.gov.ma

Cadre budgétaire et méthodologique marocain

Royaume du Maroc, Chef du Gouvernement (2026). *Circulaire n° 6/2026 de Monsieur le Chef du Gouvernement, section II : Budgétisation sensible au climat*.

Royaume du Maroc, Ministère de l'Économie et des Finances, Direction du Budget (2025). *Performance de l'action publique : principales données, 3e édition, Loi de finances 2026*. Rabat. https://lof.finances.gov.ma/

Royaume du Maroc, Ministère de l'Économie et des Finances, Direction du Budget (2025). *Recueil des programmes, des objectifs, des indicateurs et des sous-indicateurs : Loi de finances de l'année 2026*. Rabat.

Références internationales et benchmark

Alexandre, S., Tordjman, F., Roucher, D., Stroeymeyt, L., sous la supervision de Waysand, C. (2019). *Green Budgeting : proposition de méthode pour une budgétisation environnementale*. Rapport IGF n° 2019-M-015-03 et CGEDD n° 012741-01. Paris : Inspection générale des finances, Conseil général de l'environnement et du développement durable, septembre 2019.

Banque mondiale (2021). *Climate Change Budget Tagging: A Review of International Experience*. EFI Insight-Governance. Washington, DC : Banque mondiale, février 2021.

Bird, N., Beloe, T., Hedger, M., Lee, J., Nicholson, K., O'Donnell, M., et al. (2012). *The Climate Public Expenditure and Institutional Review (CPEIR): Methodological Note*. Bangkok : PNUD, Centre régional Asie-Pacifique, septembre 2012.

Commission européenne (s.d.). *European Union Green Budgeting Reference Framework*. Bruxelles : Commission européenne, DG ECFIN.

Dechery, C., Ehrhart, H., Latreille, T., Lecrivain, N. (2022). *La transition budgétaire verte : comment verdir les politiques budgétaires et la gestion des finances publiques*. Rapports techniques n° 66. Paris : Agence française de développement, février 2022. ISSN 2492-2838.

Fetet, M., Goxe, A., Nicol, M., Perrier, Q., Stroeymeyt, L., Depoues, V., Desplechin, C., Eclimont, B., Magnier, D., Ménard, S., Norève, V. (2022). *Évaluation environnementale des budgets des collectivités territoriales : guide méthodologique*. Paris : I4CE, septembre 2022.

Gouvernement français (2023). *Rapport sur l'impact environnemental du budget de l'État : annexe au projet de loi de finances pour 2024*. Commissariat général au développement durable, Direction du Budget, Direction de la Législation fiscale, Direction générale du Trésor, octobre 2023.

Gouvernement français (2025). *Budget vert du PLF 2026*. Jeu de données. https://data.economie.gouv.fr/explore/dataset/plf-2026-budget-vert/

OCDE (2021). *Green Budget Tagging: Introductory Guidance & Principles*. Paris : Éditions OCDE. ISBN 978-92-64-54778-0 (pdf).

OCDE (2024). *Green Budgeting in the Government of Canada*. OECD Papers on Budgeting, volume 2024/03. Paris : Éditions OCDE.

Postic, S. (2021). *Évaluation environnementale du budget : de l'outil de transparence à l'instrument de performance. Revue des expériences internationales*. Paris : I4CE, septembre 2021.

Références sectorielles (transport, numérique)

Aiouch, Y., Chanoine, A., Corbet, L., Drapeau, P., Ollion, L., Vigneron, V., et al. (2022). *Évaluation de l'impact environnemental du numérique en France et analyse prospective. Rapport 1/3 : état des lieux et pistes d'actions*. ADEME, Arcep.

Carbone 4, SNCF Réseau (2017). *Évaluer l'impact carbone des investissements d'infrastructures ferroviaires : méthodologie du programme Green Bonds 2016 de SNCF Réseau*. Septembre 2017.

ITF (2021). *Decarbonising Morocco's Transport System: Charting the Way Forward*. International Transport Forum Policy Papers, n° 89. Paris : Éditions OCDE.

Lees Perasso, E., Vateau, C., Domon, F., et al. (2022). *Évaluation de l'impact environnemental du numérique en France et analyse prospective. Rapport 2/3 : évaluation environnementale des équipements et infrastructures numériques en France*. ADEME, Arcep. Synthèse publiée séparément.

Lees Perasso, E., Vateau, C., Domon, F., et al. (2023). *Évaluation de l'impact environnemental du numérique en France et analyse prospective. Rapport 3/3 : analyse prospective à 2030 et 2050*. ADEME, Arcep.

The Shift Project (2025). *Intelligence artificielle, données, calculs : quelles infrastructures dans un monde décarboné ?* Synthèse du rapport final, octobre 2025. Paris : The Shift Project.

Autres références citées dans les analyses

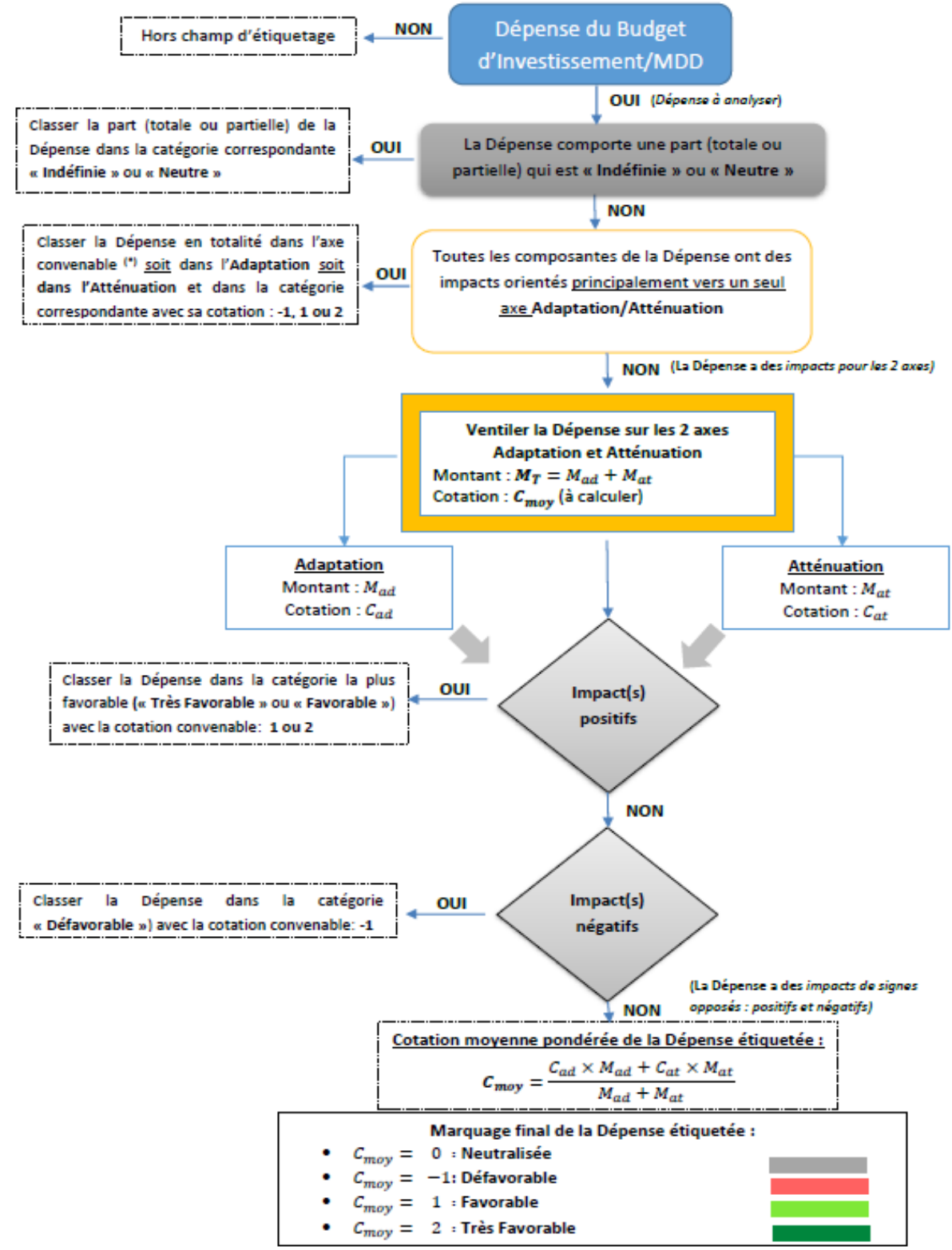
Agence internationale de l'énergie (s.d.). *Morocco: country profile*. https://www.iea.org/countries/morocco

Royaume du Maroc, Département du Développement durable (2024). *Rapport national d'inventaire des émissions de gaz à effet de serre*. Décembre 2024. https://unfccc.int/sites/default/files/resource/Maroc%20-%20Rapport%20National%20d%27Inventaire%20-%20D%C3%A9cembre%202024.pdf

Union européenne (2020). Règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2020 sur l'établissement d'un cadre visant à favoriser les investissements durables. *Journal officiel de l'Union européenne*, L 198. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:32020R0852

Union européenne (2021). Règlement délégué (UE) 2021/2139 de la Commission du 4 juin 2021 complétant le règlement (UE) 2020/852 (critères d'examen technique, atténuation et adaptation). *Journal officiel de l'Union européenne*, L 442. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:32021R2139

Annexe 2 : Logigramme du processus d'étiquetage des dépenses budgétaires



(*) : Lorsque toutes les composantes de la Dépense ont des impacts orientés principalement vers un seul axe (soit l'Adaptation soit l'Atténuation) et que les cotations de ses composantes sont de signes opposés (C_- et C_+), on calcule la cotation moyenne pondérée C_{moy} pour ce même axe en vue de classer la Dépense totale dans la catégorie finale : $C_{moy} = p \times C_- + (1-p) \times C_+$, avec p= part de la composante dont l'impact est négatif, exprimé en %

Annexe 3 : Codes couleur et motifs de textures utilisés pour l'étiquetage climatique des dépenses

Cette annexe présente les éléments visuels (couleurs et textures) permettant d'identifier rapidement la classe climatique attribuée à chaque dépense.

A- Code couleur des classes climatiques

Chaque classe climatique est associée à une couleur spécifique, facilitant l'identification visuelle dans les tableaux, graphiques ou schémas.

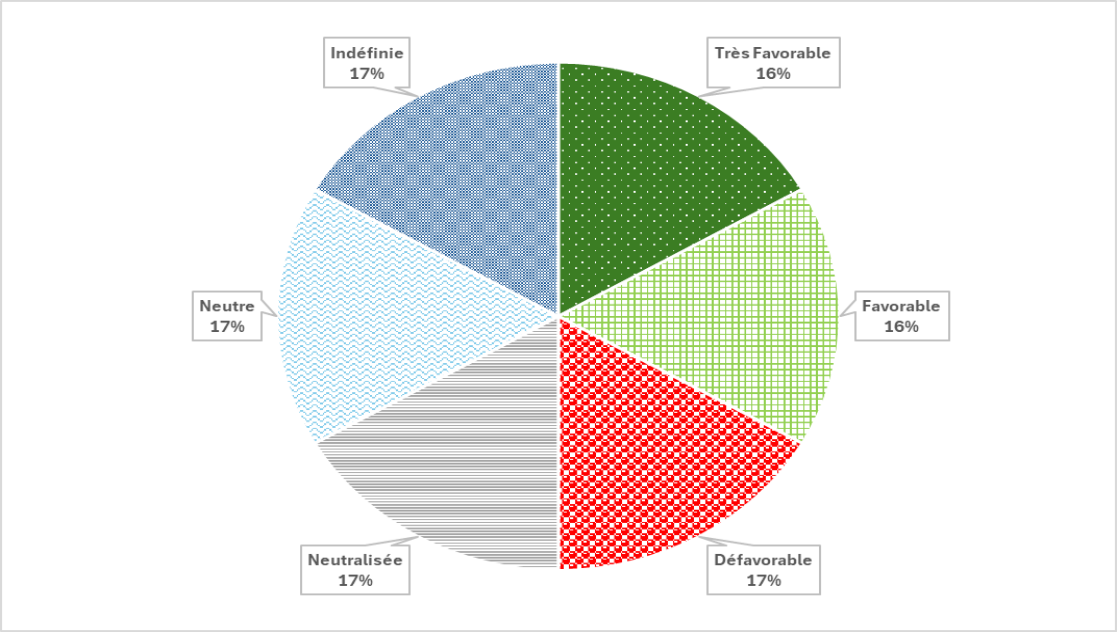
Classe	Couleur		Code hexadécimal	
Très Favorable	Vert foncé		**#3C7D22**	**R=60 ; V=125 ; B=34**
Favorable	Vert clair		**#92D050**	**R=146 ; V=208 ; B=80**
Défavorable	Rouge		**#FF0000**	**R=255 ; V=0 ; B=0**
Neutralisée	Gris		**#A6A6A6**	**R=166 ; V=166 ; B=166**
Neutre	Bleu clair		**#83CCEB**	**R=131 ; V=204 ; B=235**
Indéfinie	Bleu foncé		**#215C98**	**R=33 ; V=92 ; B=152**

Comment appliquer la couleur dans Word ?

1. Sélectionner la cellule ou la forme à modifier.
2. Aller dans le menu : **Accueil → Remplissage de la cellule**
   Cliquez sur la flèche à droite du seau de peinture.
3. Cliquer sur **Autres couleurs…**
4. Aller dans l'onglet **Personnalisées**.
5. Dans le champ **Code couleur (Hex)**, entrer le code hexadécimal (ex: **#3C7D22**).
6. Valider avec **OK**.

B- Code des textures et motifs associés aux classes climatiques

En complément des couleurs, un motif de texture est associé à chaque classe afin d'assurer une lisibilité optimale même en impression noir et blanc ou lorsqu'un codage non coloré est requis.



Classe	Motif de texture
Très Favorable	Pointillés 90 %
Favorable	Petits carreaux
défavorable	Sphères
Neutralisée	Rayures horizontales étroites
Neutre	Ondulations
Indéfinie	Pointillés 50 %

Comment appliquer un motif de texture dans Word ?

1. Cliquer sur la portion du graphique

   (ex. une tranche du camembert).

2. Faire un clic droit → **Mettre en forme le point de données**.

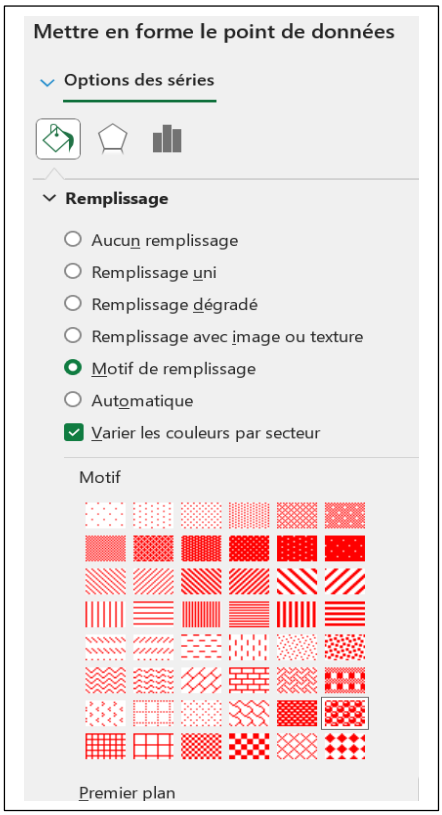
3. Dans le panneau à droite, aller dans :

   Remplissage → Motif de remplissage avec

   → *Cliquez sur la flèche à droite du type de remplissage.*

4. Choisir le motif correspondant :

   - Pointillés
   - Carreaux
   - Rayures
   - Sphères



- Ondulations

5. Définir :
    - **Couleur de premier plan (motif)** : couleur associée

      à la classe (ex. vert foncé #3C7D22).
    - **Couleur d'arrière-plan** : blanc.
6. Valider avec **OK**.

Cet ensemble de codes couleurs et textures permet une représentation visuelle normalisée et intuitive des différentes classes climatiques. Leur application systématique garantit la lisibilité, la cohérence et l'uniformité des supports graphiques et analytiques associés à l'étiquetage des dépenses sensibles au climat.