

L'Émergence de l'Industrie Automobile au Maroc : Catalyseurs d'Investissements Étrangers et Analyse Comparative avec l'Afrique du Sud (2011-2021)

The Emergence of Morocco's Automotive Industry: Drivers of Foreign Investment and Comparative Analysis with South Africa (2011-2021)

HAYAOUI Mouhssine

Doctorant

Ecole Nationale de Commerce et de Gestion

Université Ibn Tofail - Maroc

Laboratoire des Sciences de Gestion des Organisations

BENAMAR Fatiha

Enseignante chercheuse

Ecole Nationale de Commerce et de Gestion

Université Ibn Tofail - Maroc

Laboratoire des Sciences de Gestion des Organisations

Date de soumission : 30/08/2025

Date d'acceptation : 08/10/2025

Pour citer cet article :

HAYAOUI. M. & BENAMAR. F. (2025) « L'Émergence de l'Industrie Automobile au Maroc : Catalyseurs d'Investissements Étrangers et Analyse Comparative avec l'Afrique du Sud (2011-2021) », Revue Française d'Economie et de Gestion « Volume 6 : Numéro 10 » pp : 843- 864.

Author(s) agree that this article remain permanently open access under the terms of the Creative Commons

Attribution License 4.0 International License



Résumé

Cet article explore comment le Maroc est devenu un hub majeur de l'industrie automobile en Afrique sur la période 2011-2021, en analysant les facteurs clés qui ont catalysé les investissements directs étrangers (IDE) et les réformes structurelles mises en œuvre. À travers une approche descriptive et comparative, fondée sur des données secondaires issues de rapports officiels et d'études sectorielles, nous examinons également les trajectoires et les défis de ce secteur stratégique, en le comparant avec celui de l'Afrique du Sud. Les résultats mettent en lumière le rôle des politiques gouvernementales incitatives, de l'infrastructure moderne et de la main-d'œuvre qualifiée dans l'attractivité du Maroc pour les grands constructeurs mondiaux. L'étude se conclut par une ouverture sur les défis actuels du secteur ainsi que sur ses perspectives stratégiques futures, en particulier l'électrification, l'innovation et la montée en qualification des compétences.

Mots-clés : Industrie automobile marocaine ; Production ; Exportation ; Emploi ; Opportunités d'investissement.

Abstract

This article explores how Morocco has become a major hub for the automotive industry in Africa over the period 2011–2021, by analyzing the key factors that catalyzed foreign direct investment (FDI) and the structural reforms implemented. Using a descriptive and comparative approach, based on secondary data from official reports and sectoral studies, we also examine the trajectories and challenges of this strategic sector, comparing it with that of South Africa. The findings highlight the role of government incentives, modern infrastructure, and a skilled workforce in making Morocco attractive to global automakers. The study concludes with an outlook on both the current challenges and the future strategic prospects of the sector, particularly in relation to electrification, innovation, and workforce upskilling.

Keywords: Moroccan automotive industry ; Production ; Export ; Employment ; Investment opportunities.

Introduction

L'industrie automobile est devenue, au cours des deux dernières décennies, un pilier de l'économie mondiale et un moteur essentiel de croissance et d'innovation. Dans le contexte marocain, ce secteur a connu une transformation remarquable, passant d'une activité limitée à un véritable hub industriel régional. L'implantation de constructeurs mondiaux tels que Renault, PSA Peugeot-Citroën et plus récemment BYD témoigne de l'attractivité du pays pour les investisseurs étrangers.

L'intérêt de cette recherche réside dans le rôle stratégique joué par l'industrie automobile dans la diversification économique du Maroc, la création d'emplois et l'intégration du pays dans les chaînes de valeur mondiales. Comprendre les facteurs qui expliquent cette dynamique est crucial, à la fois pour la recherche académique et pour l'élaboration des politiques publiques.

La problématique qui se pose est la suivante : dans quelle mesure les investissements directs étrangers (IDE) ont-ils contribué à l'émergence de l'industrie automobile marocaine et à son positionnement compétitif face à l'Afrique du Sud ?

L'objectif principal de cet article est d'analyser l'évolution du secteur automobile au Maroc entre 2011 et 2021, en identifiant les catalyseurs d'IDE, les réformes mises en œuvre et leurs impacts sur la production, l'exportation et l'emploi. Un objectif complémentaire consiste à comparer cette trajectoire avec celle de l'Afrique du Sud, principal concurrent du Maroc sur le continent africain, afin de dégager les similitudes et différences structurelles.

Sur le plan méthodologique, l'étude adopte une approche descriptive et comparative, fondée sur l'exploitation de données secondaires issues de rapports officiels, d'études sectorielles et de publications institutionnelles. Ce choix permet d'offrir une vision synthétique et analytique du secteur tout en reconnaissant certaines limites, notamment l'absence de modélisation économétrique approfondie.

Enfin, l'article s'organise de la manière suivante : après une revue de littérature mobilisant les principales théories économiques et managériales relatives à l'industrialisation et à l'attractivité des IDE, nous retraçons l'historique du secteur automobile marocain. Nous présentons ensuite les opportunités d'investissement et les réformes mises en place, avant d'analyser les données chiffrées sur la production, l'emploi et les exportations. Une comparaison avec l'Afrique du Sud permettra de mettre en perspective la trajectoire marocaine. L'étude se conclura par une double ouverture : d'une part, l'identification des défis actuels auxquels le secteur doit faire face, et d'autre part, une discussion sur les perspectives stratégiques futures, en lien avec l'électrification, l'innovation et la transition écologique.

1. Revue de littérature

La littérature académique sur l'industrialisation et l'attractivité des investissements directs étrangers (IDE) met en évidence plusieurs approches théoriques permettant d'analyser la dynamique du secteur automobile au Maroc.

1.1. Théorie des avantages comparatifs

Selon Ricardo (1817), un pays a intérêt à se spécialiser dans les productions où il dispose d'un avantage relatif. Appliquée au secteur automobile marocain, cette théorie explique pourquoi le Maroc attire des IDE : coûts de main-d'œuvre compétitifs, proximité avec l'Europe et intégration logistique via Tanger Med (Krugman & Obstfeld, 2003).

1.2. Théorie des clusters et externalités d'agglomération

Porter (1990) soutient que la concentration géographique d'entreprises dans un même secteur favorise la compétitivité grâce aux externalités positives (partage de compétences, sous-traitance, innovation collective). L'implantation de Renault et PSA au Maroc illustre la formation d'un cluster automobile, renforcé par les zones franches industrielles.

1.3. Théorie institutionnelle et rôle des politiques publiques

North (1990) et Williamson (2000) rappellent que les institutions structurent les incitations économiques. Dans le cas du Maroc, le Plan d'Accélération Industrielle (2014-2020) et les accords de libre-échange (UE, USA) constituent des leviers institutionnels qui renforcent l'attractivité du secteur.

1.4. Chaînes de valeur mondiales (Global Value Chains – GVC)

Gereffi et Fernandez-Stark (2016) soulignent que l'intégration dans les chaînes de valeur mondiales permet aux pays émergents de capter des IDE et de monter en gamme. Le Maroc s'inscrit dans cette logique en exportant vers l'Europe et en développant des filières de composants automobiles.

1.5. Industrialisation par substitution d'importations vs industrialisation orientée export

La littérature sur le développement industriel (Prebisch, 1950 ; Amsden, 2001) distingue entre une stratégie de substitution d'importations et une stratégie tournée vers l'export. Le Maroc illustre la seconde approche, en cherchant à devenir un hub exportateur, contrairement à certains pays africains ayant privilégié la substitution.

1.6. Perspectives contemporaines : durabilité et transition énergétique

Les recherches récentes (McKinsey, 2019 ; UNCTAD, 2021) insistent sur la nécessité d'intégrer la durabilité et l'électrification comme nouveaux moteurs d'attractivité. Le Maroc,

en développant des partenariats avec BYD pour les véhicules électriques, s'inscrit dans cette tendance globale.

Cette revue de littérature montre que l'émergence du secteur automobile marocain peut être analysée à travers plusieurs cadres théoriques :

- L'avantage comparatif (main-d'œuvre, localisation) ;
- Les clusters industriels (effets d'agglomération) ;
- Les institutions et politiques publiques ;
- L'intégration dans les chaînes de valeur mondiales ;
- La transition énergétique et la durabilité.

Ces approches conceptuelles constituent la base pour comprendre les catalyseurs d'IDE et les perspectives de l'industrie automobile marocaine.

2. Approche Méthodologique

Cet article adopte une démarche descriptive et comparative fondée principalement sur l'exploitation de données secondaires issues de rapports officiels, d'études sectorielles et de publications institutionnelles (HCP, DEPF, Bank Al-Maghrib, OCDE, UNCTAD). Ce choix méthodologique s'explique par deux raisons principales.

D'une part, la disponibilité limitée de bases de données longitudinales détaillées et la nature macro-sectorielle du sujet rendent complexe l'utilisation d'outils économétriques avancés dans le cadre de ce travail. D'autre part, l'objectif de l'étude est avant tout d'offrir une vision synthétique et comparative du développement de l'industrie automobile au Maroc et en Afrique du Sud, afin de mettre en lumière les catalyseurs d'attractivité des IDE et les trajectoires de croissance observées.

Cette orientation descriptive permet de contextualiser les évolutions structurelles du secteur sur la période 2011-2021, tout en offrant une base d'analyse comparative pertinente. Néanmoins, il convient de reconnaître que cette approche présente des limites scientifiques : l'absence de modélisation économétrique et de validation empirique par enquête restreint la portée confirmatoire des résultats. Ces limites ouvrent toutefois des pistes pour de futurs travaux de recherche, qui pourraient mobiliser des méthodes quantitatives ou qualitatives plus approfondies (par exemple, des entretiens auprès d'investisseurs ou des modèles économétriques reliant IDE et performance sectorielle).

3. Evolution du secteur automobile marocain

Après l'indépendance, le Maroc a été l'un des rares pays africains à adopter une politique industrielle automobile. Le pays est entré officiellement dans ce secteur en 1959 avec la création

de la Société Marocaine de Construction Automobile (SOMACA), destinée à assembler des véhicules pour le marché national. Cette étape marque le début du développement de l'industrie automobile marocaine. Ce secteur stratégique, soutenu par des politiques gouvernementales incitatives et une infrastructure moderne, continue d'attirer des IDE importants.

La SOMACA a bénéficié de l'assistance technique des constructeurs italiens Fiat et Simca, qui détenaient chacun 20 % du capital de l'entreprise. Les premières voitures produites en 1962 étaient des modèles Fiat et Simca (DEPF, 2015). Plus tard, un accord d'assemblage avec Renault a été signé, permettant à la SOMACA de produire des Renault 4 et Renault 16. En 1968, la production totale atteignait 10 000 unités (Attijariwafa bank, 2012).

La loi de valorisation de 40 % en 1970 a marqué un tournant en exigeant que 40 % des pièces automobiles assemblées au Maroc soient produites localement. Cette loi visait à favoriser l'intégration des fournisseurs nationaux. En 1970, la SOMACA a produit la Renault 12, avec une production record de 25 000 unités en 1975. Une autre loi d'intégration à 60 % a été introduite pour stimuler les exportations.

Malheureusement, au début des années 1980, la production a connu un déclin en raison du déclin de Simca. En 1995, la production a atteint un niveau record de 8 482 unités (DEPF, 2015). En 1996, un accord avec Fiat Automobiles S.P.A. a marqué la fin de la récession avec la production de voitures économiques et un taux d'intégration de 50%. Cet accord a attiré des fournisseurs européens, japonais et américains au Maroc, stimulant la sous-traitance automobile.

En 2003, la SOMACA a cessé de produire des véhicules de la marque Fiat, mais l'intérêt de Renault pour le marché marocain a conduit à une privatisation partielle de la SOMACA, avec Renault devenant actionnaire majoritaire en 2005. La production de la Dacia Logan a débuté, avec les premières exportations vers la France en 2007.

En 2007, le gouvernement marocain a signé un accord avec Renault-Nissan pour un projet à Tanger avec un budget de plus de 600 millions d'euros. Le complexe industriel de Renault à Tanger, inauguré en février 2012, est devenu le plus grand projet automobile au sud de la Méditerranée. La production a atteint 400 000 voitures par an, dont 90 % étaient exportées.

En 2013, la capacité de production à Tanger a atteint 340 000 véhicules. Le Plan d'Accélération Industrielle 2014-2020 (PAI) a été lancé en avril 2014, renforçant les atouts du secteur et soutenant le positionnement international du Maroc (MINCET, Plan d'Accélération Industrielle 2014-2020).

En 2015, PSA Peugeot-Citroën a conclu un accord avec l'État marocain pour un nouveau site de production à Kénitra. Ce site, avec une capacité de 200 000 véhicules et moteurs, a marqué une étape majeure pour le développement du secteur automobile marocain.

En 2016, KPMG a classé le Maroc parmi les pays les plus attractifs pour les investissements dans le secteur automobile, renforçant la réputation du pays en tant que destination de choix pour les investissements étrangers.

En 2019, le Maroc a lancé le programme "Industrie 4.0" pour moderniser l'industrie automobile avec des technologies numériques. Le groupe chinois BYD a annoncé en 2020 la construction d'une usine de véhicules électriques à Tanger, marquant un tournant pour la mobilité électrique au Maroc. Ce secteur stratégique, soutenu par des politiques gouvernementales incitatives et une infrastructure moderne, continue d'attirer des IDE importants.

En 2021, le Maroc a été classé par l'ACEA comme le 17^e plus grand producteur de voitures au monde, grâce à des politiques favorables, une localisation stratégique, une main-d'œuvre qualifiée et un soutien aux énergies propres.

4. Opportunités d'investissement et facteurs d'attractivité des IDE du secteur automobile marocain

Le secteur automobile marocain représente une véritable opportunité d'investissement pour les acteurs internationaux, et cela pour plusieurs raisons stratégiques. Tout d'abord, la stabilité politique et économique du pays est un facteur majeur d'attractivité pour les Investissements Directs Étrangers (IDE). Le Maroc a su instaurer un environnement propice aux affaires grâce à une gouvernance solide, des institutions stables, et une vision claire de son développement industriel. Cette stabilité, couplée à une gestion macroéconomique prudente, a permis d'assurer une croissance soutenue du secteur tout en offrant un climat de confiance pour les investisseurs étrangers.

Un autre atout clé réside dans les politiques commerciales favorables mises en place par le gouvernement marocain. Le Maroc a conclu de nombreux accords de libre-échange avec des partenaires stratégiques, notamment l'Union Européenne, les États-Unis, et plusieurs pays africains. Ces accords facilitent l'accès aux principaux marchés mondiaux, rendant le Maroc particulièrement compétitif en tant que plateforme d'exportation pour les constructeurs automobiles. Ces politiques commerciales, combinées à des mesures fiscales incitatives dans les zones franches, comme celles de Tanger et de Kénitra, créent un environnement fiscal avantageux pour les entreprises désireuses de s'implanter dans le pays.

L'emplacement géographique du Maroc constitue également un facteur d'attractivité majeur. Situé à la croisée des chemins entre l'Europe, l'Afrique et le Moyen-Orient, le pays est une porte d'entrée naturelle vers ces marchés. Sa proximité avec l'Europe, principal partenaire commercial, permet aux constructeurs de réduire les coûts logistiques et les délais de livraison, renforçant ainsi la compétitivité des produits fabriqués au Maroc. Les infrastructures logistiques, notamment le port de Tanger Med, l'un des plus grands ports de la Méditerranée, jouent un rôle clé dans la facilitation des échanges. Tanger Med, avec ses liaisons maritimes directes vers plus de 170 ports mondiaux, offre aux entreprises un accès rapide aux marchés internationaux.

Le Maroc bénéficie également d'importantes ressources humaines. Le pays a développé une main-d'œuvre de plus en plus qualifiée grâce à la création de centres de formation spécialisés, tels que l'Institut de Formation aux Métiers de l'Industrie Automobile (IFMIA). Ces centres, mis en place en partenariat avec des entreprises du secteur, permettent de former des techniciens capables de répondre aux besoins des usines modernes. Cette montée en compétence de la main-d'œuvre locale, combinée à des coûts de main-d'œuvre relativement bas par rapport aux standards européens, renforce l'attractivité du pays pour les IDE.

Enfin, les réformes engagées par le gouvernement marocain, notamment dans le cadre du Plan d'Accélération Industrielle, ont permis de moderniser l'appareil productif et d'attirer des constructeurs automobiles de renommée mondiale, tels que Renault, PSA Peugeot-Citroën et plus récemment BYD pour la production de véhicules électriques. Ces investissements de grande envergure témoignent de la confiance des investisseurs dans le potentiel du Maroc en tant que hub régional de l'industrie automobile.

En définitive, le Maroc dispose de nombreux atouts qui en font une destination de choix pour les investissements dans le secteur automobile. La combinaison de la stabilité politique, des politiques commerciales favorables, d'une localisation stratégique, d'infrastructures de qualité, et d'une main-d'œuvre qualifiée positionne le pays comme un acteur clé du marché automobile africain et mondial. Ces facteurs d'attractivité, associés à la volonté de modernisation continue du pays, laissent entrevoir des perspectives de croissance soutenue pour les années à venir.

5. Réformes du secteur

Les réformes dans le secteur automobile au Maroc ont été cruciales pour créer un environnement favorable aux investissements étrangers et pour dynamiser l'industrie locale. Depuis 1993, diverses réformes législatives, institutionnelles et fiscales ont été mises en place pour moderniser le cadre réglementaire. Ces réformes visent à améliorer la compétitivité du

Maroc sur le marché international, à renforcer la protection des investissements et à simplifier les démarches administratives. La simplification des procédures, la libéralisation des échanges financiers, et la mise en place de zones franches sont quelques-unes des initiatives qui ont permis d'accroître l'attractivité du Maroc pour les IDE, en particulier dans le secteur automobile.

5.1. Réformes législatives

Le Maroc a initié des réformes législatives majeures pour rendre le cadre réglementaire plus attractif pour les investisseurs étrangers. Ces réformes incluent :

- L'adoption de lois sur la protection de la propriété intellectuelle et industrielle.
- La création de l'Office Marocain de la Propriété Industrielle et Commerciale.
- L'adoption de la charte des investissements et de la loi sur les investissements étrangers.
- La libéralisation des opérations de financement extérieur et réforme du système du compte "capital".

5.2. Réformes institutionnelles

Pour assurer une gestion optimale des projets d'investissements étrangers, le Maroc a créé des comités interministériels pour superviser ces projets et faciliter leur mise en œuvre. Cette structure permet un dialogue plus direct entre les investisseurs et les décideurs publics. De plus, les centres régionaux d'investissement (CRI) ont été mis en place pour décentraliser le processus décisionnel, rendant ainsi le climat des affaires plus réactif aux besoins des investisseurs locaux et internationaux. Ces centres jouent également un rôle clé dans l'accompagnement des entreprises durant leurs démarches administratives.

5.3. Réformes réglementaires et organisationnelles

La simplification des procédures administratives a été un facteur crucial pour améliorer l'attractivité du Maroc. Les démarches bureaucratiques complexes ont longtemps été un obstacle majeur à l'investissement, mais grâce aux réformes mises en place, les investisseurs peuvent désormais obtenir des autorisations et des licences plus rapidement. Par ailleurs, des programmes de privatisation ont été adoptés pour permettre aux acteurs privés d'investir dans des secteurs clés autrefois réservés à l'État, élargissant ainsi les opportunités d'affaires dans des domaines comme l'énergie, les infrastructures, et l'industrie.

6. Situation en chiffres du secteur

Le secteur automobile marocain a enregistré une croissance remarquable au cours des dernières années, soutenu par des politiques publiques favorables et des investissements massifs. Cette expansion s'est traduite par une augmentation significative de la production, des exportations, ainsi que de la création d'emplois. Ce dynamisme est un indicateur clé de l'importance

stratégique du secteur pour l'économie nationale, contribuant à positionner le Maroc comme un hub industriel incontournable sur le continent africain. Les chiffres suivants illustrent les progrès réalisés dans différents domaines du secteur automobile, en dépit des défis posés par les crises mondiales, notamment la pandémie de COVID-19.

6.1. Production

La production automobile au Maroc a connu une expansion rapide au fil des années, atteignant 403 007 véhicules en 2021 malgré les perturbations causées par la pandémie de COVID-19. Ce chiffre reflète la résilience du secteur et l'efficacité des stratégies mises en place pour attirer les investisseurs étrangers.

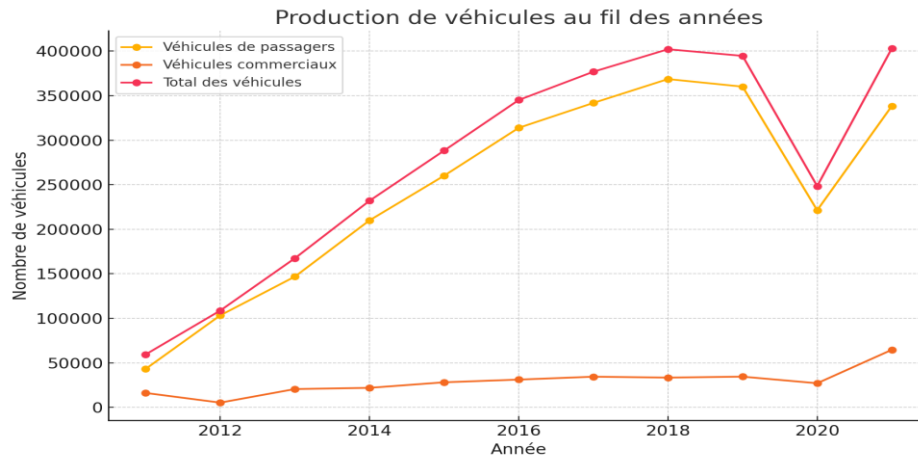
Tableau N°1 : Production automobile au maroc (2011-2021)

Années	Véhicules de passagers	Véhicules commerciaux	Total	Taux de change
2011	43 240,00	16 237,00	59 477,00	41,4%
2012	103 364,00	5 379,00	108 743,00	82,8%
2013	146 842,00	20 610,00	167 452,00	42,1%
2014	209 999,00	21 987,00	231 986,00	38,5%
2015	260 129,00	28 200,00	288 329,00	24,3%
2016	313 868,00	31 238,00	345 106,00	19,7%
2017	341 802,00	34 484,00	376 826,00	9%
2018	368 601,00	33 484,00	402 085,00	17,6%
2019	360 110,00	34 542,00	394 652,00	-1,8%
2020	221 299,00	27 131,00	248 430,00	-38%
2021	338 339,00	64 668,00	403 007,00	62%

Source : attijariwafa bank (2012), étude sectorielle : l'industrie automobile au maroc ; ministère de l'industrie, du commerce et de l'économie verte et numérique (mincet) (2014), plan d'accélération industrielle 2014-2020.

Les fluctuations observées, particulièrement en 2020, sont attribuables à la pandémie, qui a impacté les chaînes d'approvisionnement mondiales. Toutefois, le Maroc a su rebondir rapidement en 2021, démontrant la solidité de son infrastructure industrielle.

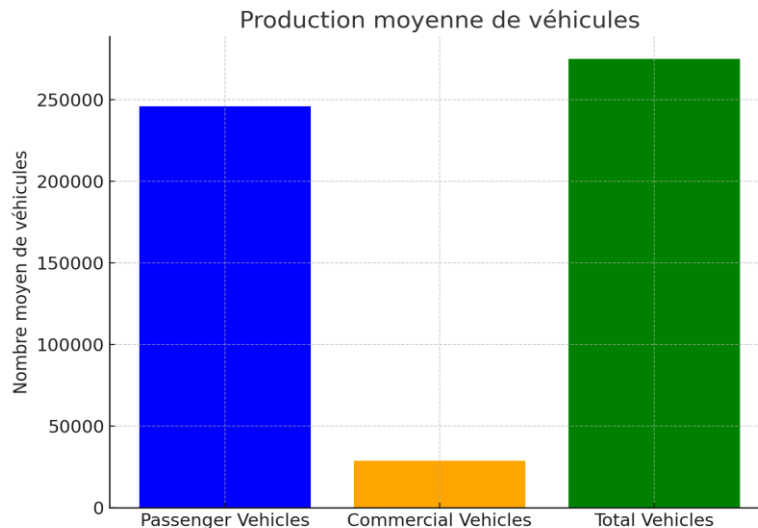
Figure N°1 : Production de véhicules au fil des années



Source : élaboré par nos soins

Le graphique, ci-après, montre la production moyenne de véhicules au cours des années observées. La production moyenne des véhicules de passagers est nettement plus élevée que celle des véhicules commerciaux, ce qui souligne l'importance de ce segment dans l'industrie automobile.

Figure N°2 : Production moyenne de véhicules



Source : élaboré par nos soins.

6.2. Exportation

Le secteur automobile est désormais le principal contributeur aux exportations marocaines, dépassant les phosphates, longtemps leader des exportations du pays. En 2022, les exportations de véhicules ont atteint 21 milliards de dirhams, traduisant la forte demande internationale pour

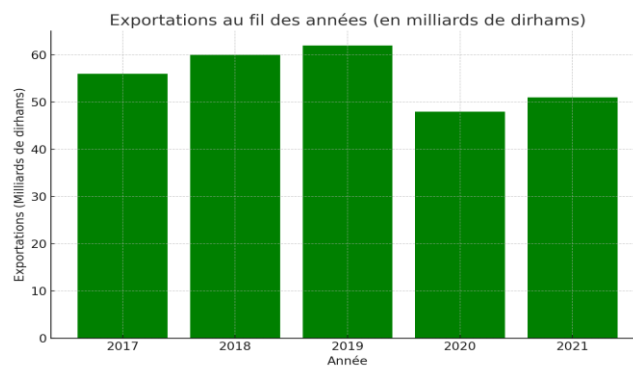
les véhicules fabriqués au Maroc, en particulier en Europe et en Afrique. Ces chiffres témoignent de l'attractivité du pays en tant que plateforme industrielle et de son positionnement stratégique pour desservir divers marchés internationaux.

Tableau N°2 : Exportations de véhicules au Maroc en milliards de dirhams (2017-2021)

Années	Exportations (milliards de dirhams)
2017	56
2018	60
2019	62
2020	48
2021	51

Source : Haut-Commissariat au Plan (HCP) (2020), Perspectives économiques du Maroc ; KPMG (2016), Baromètre de l'investissement.

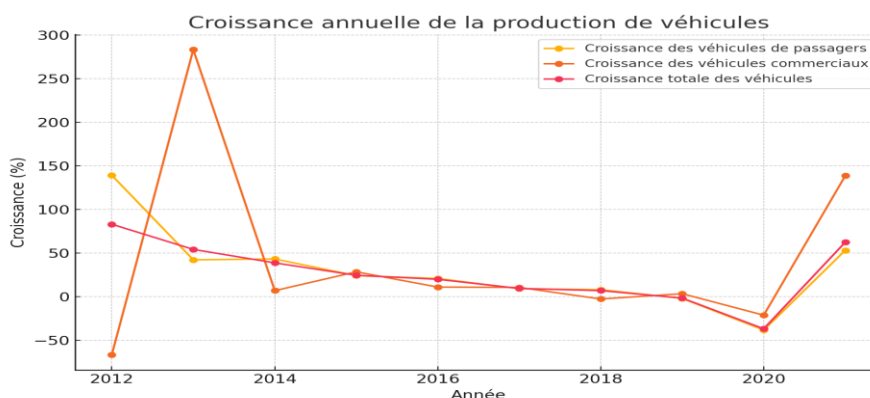
Figure N°3 : Exportations au fil des années en milliards de dirhams



Source : élaboré par nos soins.

La croissance annuelle de la production de véhicules montre des variations en pourcentage d'une année à l'autre. On observe des fluctuations marquées, avec des périodes de forte expansion, comme en 2012 pour les véhicules de passagers, et d'autres années caractérisées par une croissance plus modérée, voire une baisse.

Figure N°4 : Croissance annuelle de la production de véhicules au Maroc



Source : élaboré par nos soins.

Ces variations reflètent les cycles économiques et les influences sectorielles affectant la production automobile.

6.3. Emploi

L'industrie automobile joue un rôle essentiel dans la création d'emplois au Maroc. En 2021, environ 234 000¹ emplois ont été créés dans le secteur, renforçant ainsi l'importance stratégique de l'automobile dans l'économie marocaine. Ce chiffre témoigne de la capacité du secteur à attirer et retenir une main-d'œuvre qualifiée, tout en offrant des opportunités de formation et de développement des compétences. Les investissements étrangers, en particulier ceux de Renault et PSA, ont également stimulé la création d'emplois directs et indirects, faisant de ce secteur l'un des principaux employeurs du pays.

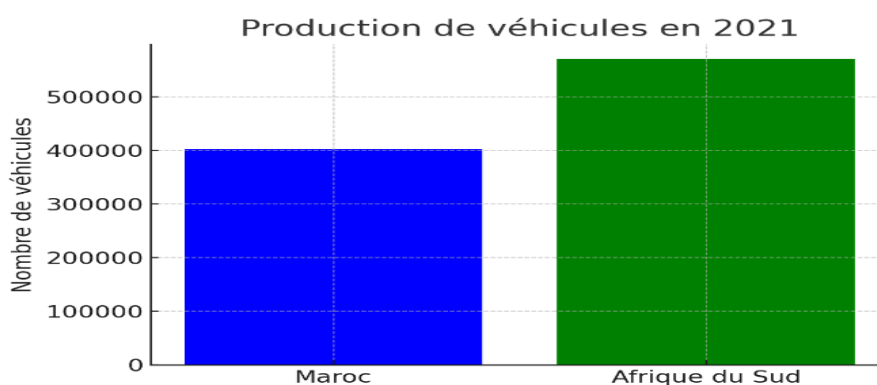
7. Comparaison avec l'Afrique du Sud

L'Afrique du Sud est le principal concurrent du Maroc en matière de production automobile en Afrique. Comparons les deux pays selon plusieurs critères clés :

7.1. Production

En 2021, l'Afrique du Sud a produit environ 570 000 véhicules, tandis que le Maroc a produit 403 007 véhicules. Cette différence est due en partie à la taille plus importante du marché sud-africain et à son histoire plus longue dans l'industrie automobile.

Figure N°5 : Productions de véhicules en 2021 au Maroc et en Afrique



Source : élaboré par nos soins.

Toutefois, le Maroc a montré une croissance significative dans ses capacités de production au cours des dernières années grâce à des investissements stratégiques. Ce secteur stratégique, soutenu par des politiques gouvernementales incitatives et une infrastructure moderne, continue d'attirer des IDE importants.

¹ Haut-Commissariat au Plan (HCP) (2021)

7.2. Exportations

L'Afrique du Sud est un leader continental en termes d'exportations automobiles. En 2021, les exportations automobiles sud-africaines ont atteint environ 174 milliards de rands (environ 10 milliards de dollars), tandis que les exportations marocaines étaient de 21 milliards de dirhams (environ 2 milliards de dollars) pour la même année.

Figure N°6 : Valeur des exportations en 2021 au Maroc et en Afrique du sud



Source : élaboré par nos soins.

Le Maroc a néanmoins un fort potentiel de croissance, soutenu par des politiques favorables aux exportations.

7.3. Attractivité des Investissements

- **Maroc** : Le Maroc a attiré des investissements majeurs de Renault-Nissan et PSA Peugeot-Citroën, ainsi que des projets dans les véhicules électriques avec BYD. Le pays bénéficie d'accords de libre-échange avec l'Union Européenne et les États-Unis, facilitant l'accès aux marchés internationaux. Le Plan d'Accélération Industrielle 2014-2020 a renforcé l'attractivité du Maroc en modernisant ses infrastructures et en soutenant les initiatives de haute technologie.
- **Afrique du Sud** : L'Afrique du Sud attire également des investissements importants, notamment de BMW, Mercedes-Benz, et Volkswagen. Le pays est un acteur clé dans le cadre de l'Initiative du Développement du Secteur Automobile (Automotive Industry Development Programme - AIDP), qui offre des incitations fiscales et des subventions pour soutenir la croissance du secteur. Le marché sud-africain est soutenu par des politiques robustes visant à encourager les investissements en R&D et l'innovation technologique.

7.4. Infrastructure et Logistique

- **Maroc** : Le Maroc a mis en place des infrastructures modernes, y compris le complexe industriel de Tanger et les sites de production de Casablanca et Kénitra. Le pays bénéficie également d'un réseau de ports bien développés facilitant les exportations vers l'Europe et les autres marchés internationaux.

- **Afrique du Sud** : L'Afrique du Sud possède une infrastructure développée avec des hubs de production situés principalement autour de Johannesburg et de Port Elizabeth. Le pays a des ports majeurs comme Durban qui sont essentiels pour l'exportation de véhicules, et un réseau routier et ferroviaire étendu qui soutient l'industrie automobile. Ce secteur stratégique, soutenu par des politiques gouvernementales incitatives et une infrastructure moderne, continue d'attirer des IDE importants.

7.5. Main-d'œuvre et Formation

- **Maroc** : Le Maroc dispose d'une main-d'œuvre de plus en plus qualifiée grâce aux programmes de formation mis en place par les entreprises automobiles et les institutions éducatives. Le pays a investi dans des centres de formation spécialisés pour répondre aux besoins du secteur automobile.

- **Afrique du Sud** : L'Afrique du Sud a également une main-d'œuvre bien formée et bénéficie d'une tradition de formation dans l'industrie automobile. Le pays offre des programmes de formation professionnelle et de développement des compétences, soutenus par des initiatives de collaboration entre l'industrie et les institutions académiques.

7.6. Innovation et Technologie

- **Maroc** : Le Maroc s'engage dans l'innovation avec des projets visant à développer des véhicules électriques et à intégrer des technologies de pointe dans ses usines. Le programme "Industrie 4.0" est un exemple de l'engagement du pays envers la modernisation technologique.

- **Afrique du Sud** : L'Afrique du Sud investit également dans des technologies avancées et l'innovation avec des programmes axés sur l'amélioration de la production et des processus industriels. Le pays est un centre de recherche et développement dans l'industrie automobile, notamment dans les domaines de l'innovation en matière de mobilité durable.

7.7. Défis et Perspectives

- **Maroc** : Le Maroc, bien que solidement établi dans le secteur automobile, fait face à plusieurs défis structurels. Le principal défi réside dans la dépendance du pays vis-à-vis des importations de pièces détachées. En effet, bien que les usines de production de véhicules au Maroc soient modernes et performantes, une grande partie des composants nécessaires à l'assemblage des véhicules provient de l'étranger. Cela expose le secteur à des perturbations liées aux chaînes d'approvisionnement mondiales, comme celles observées durant la pandémie de COVID-19. La rupture des chaînes d'approvisionnement internationales peut entraîner des retards dans la production, augmenter les coûts et affecter la compétitivité des produits marocains sur le marché mondial.

Pour surmonter cet obstacle, le Maroc doit non seulement diversifier ses fournisseurs, mais également investir davantage dans le développement d'une industrie locale de pièces détachées. La mise en place de partenariats entre les fabricants locaux et les entreprises étrangères pourrait encourager le transfert de technologies et renforcer la capacité de production nationale. Cela permettrait également de réduire la dépendance aux importations et d'améliorer la résilience du secteur face aux chocs extérieurs.

Un autre défi important concerne la nécessité d'améliorer l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement. Malgré les infrastructures de classe mondiale comme le port de Tanger Med, le Maroc doit encore optimiser la gestion logistique interne pour réduire les délais et les coûts de transport. Le renforcement de la collaboration entre les différents acteurs de la chaîne logistique, allant des fournisseurs aux distributeurs, est essentiel pour maintenir la compétitivité du secteur sur la scène internationale.

Cependant, les perspectives pour le Maroc restent très positives. Grâce aux réformes structurelles en cours, à l'augmentation des investissements étrangers, et à la modernisation continue des infrastructures, le pays est bien positionné pour surmonter ces défis. Le Plan d'Accélération Industrielle et les politiques incitatives du gouvernement devraient permettre au Maroc de consolider sa place en tant que leader automobile en Afrique, tout en diversifiant sa production vers des véhicules plus écologiques, tels que les voitures électriques, afin de répondre à la demande croissante de durabilité dans l'industrie automobile mondiale.

- **Afrique du Sud** : L'Afrique du Sud fait face à des défis économiques et politiques qui peuvent affecter la stabilité de l'industrie. Les problèmes d'infrastructure et les fluctuations économiques posent également des risques. Cependant, le pays reste un acteur clé en Afrique grâce à son environnement commercial mature et à ses incitations gouvernementales. L'Afrique du Sud, en tant que leader historique de la production automobile en Afrique, fait face à des défis d'une nature légèrement différente. Le contexte économique et politique actuel du pays est source d'incertitude, ce qui pourrait freiner les investissements dans l'industrie automobile. Des problèmes tels que la volatilité du rand sud-africain, la croissance économique instable, et les tensions politiques internes créent un environnement commercial imprévisible. Ces facteurs peuvent décourager les investisseurs étrangers, qui recherchent avant tout la stabilité pour leurs investissements à long terme.

En outre, le pays doit faire face à des défis d'infrastructure. Bien que l'Afrique du Sud dispose de réseaux routiers et portuaires développés, des investissements supplémentaires sont nécessaires pour moderniser et étendre ces infrastructures afin de répondre aux besoins

croissants du secteur automobile. Les coupures d'électricité régulières, dues aux problèmes chroniques de la société publique d'électricité Eskom, représentent également un obstacle majeur pour les industriels. Ces perturbations affectent non seulement la production, mais augmentent également les coûts pour les entreprises, qui doivent trouver des solutions alternatives pour maintenir leurs activités.

Cependant, l'Afrique du Sud conserve un atout considérable : son marché automobile mature et ses incitations gouvernementales solides, notamment via l'Automotive Industry Development Programme (AIDP), qui encourage les investissements dans la R&D et l'innovation technologique. Grâce à ce programme, des constructeurs automobiles mondiaux comme BMW, Mercedes-Benz et Volkswagen continuent d'investir dans le pays. L'engagement de l'Afrique du Sud à soutenir l'innovation technologique, en particulier dans le développement de véhicules plus durables et économes en énergie, représente un autre point fort pour l'avenir du secteur.

Malgré les difficultés économiques et infrastructurelles, l'Afrique du Sud reste un acteur clé du secteur automobile en Afrique grâce à son expérience industrielle et à ses politiques attractives pour les investisseurs.

Bien que le Maroc et l'Afrique du Sud aient tous deux émergé comme des acteurs incontournables de l'industrie automobile en Afrique, leurs trajectoires, leurs atouts et leurs défis sont sensiblement différents. Ces deux pays partagent un objectif commun : devenir des centres d'excellence dans la production et l'exportation de véhicules à l'échelle continentale et mondiale. Cependant, leurs parcours économiques, leur environnement industriel et leurs stratégies d'attraction d'investissements montrent que chaque pays a adopté une approche unique pour atteindre cet objectif.

D'un côté, le Maroc a misé sur une politique proactive de développement industriel, axée sur l'attraction des Investissements Directs Étrangers (IDE). Cette stratégie a permis au pays de renforcer ses infrastructures, d'améliorer son climat des affaires et de devenir un hub de production pour des constructeurs automobiles de renommée mondiale tels que Renault et PSA Peugeot-Citroën. Le Plan d'Accélération Industrielle, mis en œuvre par le gouvernement marocain, a joué un rôle clé dans la transformation du pays en un acteur majeur de l'automobile. L'une des décisions des investisseurs étrangers.

Tableau N°3 : Principales différences entre le secteur automobile marocain et sud-africain

Critère	Maroc	Afrique du Sud
Production (véhicules, 2021)	403 007	570 000
Valeur des exportations (2021, en milliards USD)	2	10
Investissements attirés	Renault-Nissan, PSA, BYD	BMW, Mercedes-Benz, Volkswagen
Infrastructures et logistique	Ports modernes, notamment Tanger Med	Ports développés, hubs autour de Johannesburg et Durban
Main-d'œuvre et formation	Main-d'œuvre de plus en plus qualifiée, formation spécialisée	Main-d'œuvre bien formée, programmes de formation établis
Innovation et technologie	Développement des véhicules électriques, "Industrie 4.0"	Innovation technologique, accent sur la R&D
Principaux défis	Dépendance aux pièces importées, perturbations des chaînes d'approvisionnement	Instabilité économique/politique, pénuries d'électricité

Source : élaboré par nos soins.

En somme, bien que les deux pays aient des points communs en termes de production et d'investissements dans le secteur automobile, leurs avantages et défis sont distincts. Le Maroc, avec une stratégie résolument tournée vers l'avenir, notamment dans le domaine des véhicules électriques et de l'automatisation, s'impose comme un acteur en plein essor. L'Afrique du Sud, de son côté, reste un partenaire incontesté grâce à son infrastructure établie et son histoire industrielle, mais elle devra surmonter ses défis internes pour maintenir cette position. Dans les années à venir, la rivalité amicale entre ces deux pays pourrait bien façonner l'avenir de l'industrie automobile africaine, offrant ainsi de nouvelles opportunités de croissance et de collaboration sur le continent.

8. Perspectives stratégiques et transition

L'industrie automobile marocaine, bien qu'ayant connu une expansion remarquable au cours de la dernière décennie, fait face à de nouveaux défis qui conditionneront sa trajectoire future. Le premier concerne l'électrification et la transition vers la mobilité durable. La demande mondiale en véhicules électriques (VE) est en forte croissance, et plusieurs pays, notamment en Europe, se sont fixé des objectifs ambitieux de décarbonations du transport. Pour le Maroc, il s'agit d'une opportunité stratégique afin de consolider son positionnement dans les chaînes de valeur mondiales, à travers l'accueil de projets liés aux VE, aux batteries et aux composants électroniques.

Un deuxième défi majeur réside dans l'innovation et la recherche-développement (R&D). Si le pays a réussi à attirer des investissements d'assemblage et de production, l'intégration de fonctions à plus forte valeur ajoutée (design, ingénierie, prototypage) demeure limitée. Renforcer la capacité nationale en R&D permettrait non seulement de réduire la dépendance technologique vis-à-vis des maisons mères étrangères, mais aussi d'assurer une montée en gamme durable de l'industrie locale.

Enfin, le Maroc devra accorder une attention particulière à la formation des compétences et à la montée en qualification de sa main-d'œuvre. L'évolution vers l'industrie 4.0, avec la digitalisation des processus et l'usage de l'intelligence artificielle, impose de développer des programmes de formation continue adaptés aux besoins des constructeurs et des équipementiers.

Ces perspectives soulignent que la réussite future de l'industrie automobile marocaine dépendra de sa capacité à conjuguer attractivité des IDE, montée en gamme technologique et durabilité environnementale. L'intégration de ces dimensions apparaît essentielle pour maintenir la compétitivité du secteur et consolider le rôle du Maroc comme hub régional incontournable de l'automobile.

Conclusion

L'analyse du secteur automobile marocain au cours des deux dernières décennies a permis de mettre en évidence les progrès significatifs réalisés grâce à une combinaison de réformes stratégiques et d'une politique d'investissement favorable. Ces initiatives ont positionné le Maroc comme un acteur clé dans la production automobile en Afrique, attirant des investissements majeurs de constructeurs internationaux et augmentant les capacités de production et d'exportation du pays. Les résultats montrent que les Investissements Directs Étrangers (IDE) ont joué un rôle déterminant dans la transformation du secteur, favorisant non seulement l'expansion des infrastructures, mais aussi la modernisation des processus industriels et la montée en compétence de la main-d'œuvre.

Cependant, pour maintenir sa position concurrentielle dans un contexte de concurrence internationale accrue, il est essentiel de continuer à investir dans l'innovation technologique. L'émergence de nouvelles tendances mondiales, telles que les véhicules électriques et la mobilité durable, offre des opportunités stratégiques pour l'industrie automobile marocaine. L'adoption de ces technologies, ainsi que le renforcement des capacités en matière de recherche et développement, sont des leviers clés pour assurer la compétitivité du Maroc à long terme.

L'amélioration continue des infrastructures logistiques et industrielles constitue également un défi majeur pour l'avenir. Bien que le Maroc bénéficie d'infrastructures modernes, l'analyse révèle des faiblesses dans la chaîne d'approvisionnement, notamment en ce qui concerne la dépendance aux importations de pièces détachées. La diversification des sources d'approvisionnement et le développement d'une industrie locale de composants automobiles sont des pistes prioritaires pour renforcer la résilience du secteur face aux fluctuations des marchés internationaux.

En outre, la coordination entre les initiatives publiques et les acteurs privés doit être renforcée pour soutenir l'innovation et accompagner la transformation du secteur vers une industrie plus compétitive et durable. Des partenariats plus étroits entre les entreprises, les instituts de formation et les autorités publiques sont essentiels pour anticiper les évolutions futures et adapter le secteur aux nouvelles exigences des marchés globaux.

Cette approche comparative vise à apporter une contribution aux travaux déjà réalisés ; en fournissant une analyse approfondie du développement du secteur automobile marocain, tout en soulignant les effets des réformes économiques et des IDE sur la performance du secteur. Elle a permis d'identifier les forces et les faiblesses du modèle marocain, notamment en matière de chaînes d'approvisionnement et d'innovation technologique. Par ailleurs, l'étude a mis en évidence des stratégies pour surmonter les obstacles actuels, visant à renforcer la production locale de composants et à favoriser une meilleure intégration des technologies de pointe dans les processus de fabrication.

L'analyse comparative entre le Maroc et l'Afrique du Sud constitue également un apport clé de cette étude, en offrant un cadre pour comprendre comment des pays africains, avec des structures économiques différentes, peuvent réussir dans l'industrie automobile mondiale. Cette comparaison permet de tirer des leçons importantes pour le Maroc, notamment sur l'importance de la stabilité des infrastructures et des politiques d'innovation.

Enfin, cette comparaison ouvre des perspectives intéressantes pour les recherches futures, en particulier sur la transition vers une production automobile plus durable, et sur la manière dont le Maroc pourrait capitaliser sur les tendances globales pour renforcer encore sa position sur les marchés internationaux, permettant, ainsi, d'alimenter les discussions stratégiques autour du futur de l'industrie automobile marocaine.

BIBLIOGRAPHIE

1. Article de revue

Barnes, J., Black, A. Markowitz, C. & Monaco L (2021). Regional integration, regional value chains and the automotive industry in Sub-Saharan Africa, *Development Southern Africa*, 38:1, 57-72.

Benadbdejlil, N. Lung, Y. & Piveteau A (2020). L'émergence d'un pôle automobile à Tanger (Maroc). *Critique économique*, A paraître. Hal open science. p 31-51

El khatir. N (2021) « Le Maroc : Quel positionnement dans la chaîne de valeur automobile mondiale ? », *Revue Internationale des Sciences de Gestion* « Volume 4 : Numéro 4 » pp : 159 - 182

Hahn, T. et Vidican Aukator, G. (2018). Industrial policy in Morocco and its potential contribution to a new social contract. Discussion paper 31, German Development Institute, DIE, Bonn, 67 p.

Maâninou, A. (2009). Evolution récente et avenir de l'industrie automobile au Maroc. *Critique économique*, (24) p 157-176

Piveteau, A (2018). Au Maroc, l'épreuve politique d'une industrialisation importée, *De Boeck Supérieur, Afrique contemporaine*. n° 266 pages 75 à 96

Sturgeon, T. J., & Van Biesebroeck, J. (2011). Global value chains in the automotive industry: An enhanced role for developing countries? *International Journal of Technological Learning, Innovation and Development*, 4(1/2/3), 181-205.

Williamson, O. E. (2000). The New Institutional Economics: Taking Stock, Looking Ahead. *Journal of Economic Literature*, 38(3), 595-613.

2. Ouvrages

Amsden, A. H. (2001). *The Rise of the Rest: Challenges to the West from Late-Industrializing Economies*, Oxford, UK: Oxford University Press.

Krugman, P. R., & Obstfeld, M. (2003). *International Economics: Theory and Policy* (6th ed.), Boston, MA: Addison Wesley.

North, D. C. (1990). *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*, Cambridge, UK: Cambridge University Press.

Porter, M. E. (1990). *The Competitive Advantage of Nations*, New York, NY: Free Press.

Prebisch, R. (1950). *The Economic Development of Latin America and Its Principal Problems*, New York, NY: United Nations Economic Commission for Latin America.

Ricardo, D. (1817). On the Principles of Political Economy and Taxation, London, UK: John Murray.

3. Rapports et Etudes

Attijariwafa bank. (2012). Étude sectorielle : L'industrie automobile au Maroc, Casablanca, Maroc: Attijariwafa bank.

DEPF (Direction des Études et des Prévisions Financières). (2015). L'industrie automobile au Maroc : Enjeux et perspectives, Rabat, Maroc: Ministère de l'Économie et des Finances.

Gereffi, G., & Fernandez-Stark, K. (2016). Global Value Chains Analysis: A Primer (2nd ed.), Durham, NC: Duke University Press.

Haut-Commissariat au Plan (HCP). (2020). Perspectives économiques du Maroc, Rabat, Maroc: Haut-Commissariat au Plan.

KPMG. (2016). Baromètre de l'investissement.. Éditeur: KPMG International.

McKinsey & Company. (2019). Africa's automotive industry: An unfolding opportunity. Éditeur: McKinsey & Company.

MINCET (Ministère de l'Industrie, du Commerce et de l'Économie Verte et Numérique). (2014). Plan d'Accélération Industrielle 2014-2020, Rabat, Maroc: Ministère de l'Industrie, du Commerce et de l'Économie Verte et Numérique.

UNCTAD. (2021). World Investment Report 2021: Investing in Sustainable Recovery, Genève, Suisse: United Nations Conference on Trade and Development.