

**La contribution du régime de l'Admission Temporaire pour
Perfectionnement Actif à l'amélioration du positionnement de
l'industrie automobile marocaine aux chaînes de valeur mondiales**

**The contribution of the Temporary Admission for Inward
Processing regime to improving the Positioning of the Moroccan
Automotive Industry in Global Value Chains**

EL BOUZIDI Abderrahim

Doctorant

Faculté des Sciences Juridiques, Economiques et Sociales de Mohammed VI
Université Hassan II de Casablanca
Laboratoire de recherche en Régulations Economiques et Intelligence Stratégique
Maroc

BAIDANE Abdelaziz

Enseignant chercheur

Faculté des Sciences Juridiques, Economiques et Sociales de Mohammed VI
Université Hassan II de Casablanca
Laboratoire de recherche en Régulations Economiques et Intelligence Stratégique
Maroc

Date de soumission : 30/09/2025

Date d'acceptation : 05/11/2025

Pour citer cet article :

EL BOUZIDI. A. & BAIDANE.A. (2025) « La contribution du régime de l'Admission Temporaire pour Perfectionnement Actif à l'amélioration du positionnement de l'industrie automobile marocaine aux chaînes de valeur mondiales », Revue Française d'Économie et de Gestion « Volume 6 : Numéro 11 », pp :659- 680.

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 analyse comment la facilitation des échanges (FE) est un levier stratégique pour intégrer le Maroc aux chaînes de valeur mondiales (CVM), en se concentrant sur l'industrie automobile, qui constitue aujourd'hui un pilier de l'économie nationale. Cette intégration repose sur un écosystème performant, des politiques publiques ciblées, et une stratégie douanière modernisée qui améliorent la compétitivité, notamment en réduisant délais et coûts des opérations commerciales. Au cœur de cette stratégie, le régime douanier de l'Admission Temporaire pour Perfectionnement Actif (ATPA) joue un rôle clé dans le développement industriel. L'étude souligne la contribution de l'ATPA à la réduction des coûts et au renforcement des capacités industrielles locales. Les données montrent la forte présence des produits automobiles dans les flux ATPA, notamment les pièces pour véhicules, ainsi qu'une hausse significative des exportations de voitures de tourisme via ce régime. Le renforcement de son impact nécessite une modernisation, une meilleure coordination et une adaptation stratégique pour intégrer pleinement l'industrie automobile marocaine aux CVM.

Mots clés : Perfectionnement actif, Industrie automobile, Chaîne de valeur mondiale, Facilitation des échanges, Douanes.

Abstract

This article analyzes how trade facilitation (TF) serves as a strategic lever for integrating Morocco into global value chains (GVCs), with a focus on the automotive industry, which today constitutes a pillar of the national economy. This integration is based on an efficient ecosystem, targeted public policies, and a modernized customs strategy that enhance competitiveness, notably by reducing the time frames and costs of commercial operations. At the heart of this strategy, the customs regime of Temporary Admission for Inward Processing (TAIP) plays a key role in industrial development. The study highlights TAIP's contribution to cost reduction and the strengthening of local industrial capacities. Data reveal the strong presence of automotive products in TAIP flows, particularly vehicle parts, alongside a significant increase in passenger car exports under this regime. Enhancing its impact requires modernization, improved coordination, and strategic adaptation to fully integrate the Moroccan automotive industry into GVCs.

Keywords : Inward Processing, Automotive Industry, Global Value Chain, Trade Facilitation, Customs.

Introduction

Dans un monde où les économies sont étroitement liées et où la production s'effectue à l'échelle transnationale, la mondialisation des chaînes d'approvisionnement souligne l'importance d'une plus grande cohérence et harmonisation des politiques commerciales et des régulations des échanges.

Étant donné que les biens traversent fréquemment les frontières, d'abord en tant qu'intrants et ensuite en tant que produits finis, une logistique efficace et des procédures douanières rapides sont cruciales pour assurer le bon fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement. Un pays où les intrants peuvent être importés et exportés de manière rapide et fiable devient une destination attrayante pour les entreprises étrangères cherchant à externaliser certaines étapes de leur production. En ce sens, les mesures de FE jouent un rôle clé pour une participation active à l'économie mondiale

Ainsi, la convergence entre les mesures de FE, des politiques industrielles ambitieuses et le rôle central assuré par la Douane marocaine dans la simplification et la sécurisation des procédures constitue un levier essentiel pour l'amélioration du positionnement du Maroc aux CVM mondiales et son accès aux marchés internationaux.

Il est important de se rappeler qu'environ 80 % du commerce mondial s'effectue via les réseaux de CVM.¹

Au Maroc, l'Administration des Douanes et Impôts Indirects (ADII) met en place un ensemble de dispositifs destinés à faciliter les échanges transfrontaliers et à soutenir la compétitivité des opérateurs économiques. Parmi ces mesures figure le régime de l'ATPA, qui permet aux entreprises d'importer temporairement des matières premières ou des biens en suspension des droits et taxes, en vue de leur transformation et réexportation. Ce mécanisme complète plusieurs initiatives visant à moderniser et digitaliser les procédures douanières, tout en renforçant le partenariat public-privé dans l'industrie automobile.

Cette performance s'explique en partie par les mesures d'attractivité mises en place par les pouvoirs publics, notamment par la Douane marocaine, qui ont encouragé l'installation de grands constructeurs automobiles et d'un nombre significatif d'équipementiers et de fournisseurs étrangers.

Le régime douanier de l'ATPA représente un outil clé pour l'amélioration du positionnement du Maroc dans les CVM, en particulier dans le secteur automobile. Sa performance repose sur

¹ OMC. (2023). Rapport sur le développement des chaînes de valeur mondiales.

l'implication active des entreprises, l'efficacité de l'administration douanière, ainsi que l'adaptabilité des procédures aux évolutions technologiques et économiques. Une coopération renforcée entre les acteurs publics et privés est indispensable pour accroître la compétitivité du secteur et garantir son ancrage durable aux CVM. La réussite du dispositif repose sur une gouvernance agile et sur une capacité collective à innover continuellement face aux défis externes.

Dans ce cadre, une question centrale se pose : **Dans quelle mesure le régime douanier de l'ATPA constitue-t-il un levier stratégique pour renforcer le positionnement de l'industrie automobile marocaine dans les CVM ?**

Pour répondre à ce questionnement, notre plan d'article portera en premier sur l'exploration des fondements théoriques relatifs aux concepts de CVM, de perfectionnement actif (PA) et de FE sur le plan douanier, afin de poser les jalons du cadre conceptuel de l'étude. Le deuxième axe analysera le régime douanier de l'ATPA en tant que mécanisme stratégique de FE, contribuant à l'intégration de l'industrie automobile marocaine aux CVM. Le troisième axe s'attachera à examiner la simplification des procédures douanières au Maroc, considérée comme un levier essentiel au bon fonctionnement du régime de l'ATPA. Le quatrième axe abordera le régime douanier ATPA au Maroc, reconnu comme un instrument d'intégration dans les CVM, en comparaison avec le dispositif du régime du Drawback, et le dernier axe portera sur les contraintes et défis liés à l'utilisation du régime du PA par l'industrie automobile au Maroc, dans une optique de renforcement de l'intégration de l'industrie automobile marocaine aux CVM.

Pour élaborer cet article, nous avons opté pour une approche quantitative, et analyse documentaire, afin d'examiner les effets du régime de l'ATPA sur la performance de l'industrie automobile au Maroc et son intégration dans les CVM. L'étude analyse les flux d'importation d'intrants ainsi que la réexportation de produits finis, notamment les voitures de tourisme, et semi-finis, sur la période 2018-2024.

Les résultats révèlent une forte concentration des échanges commerciaux liés à l'industrie automobile dans le cadre de l'ATPA, soulignant son rôle central dans l'amélioration de l'approvisionnement en intrants — grâce à l'importation temporaire de composants et matières premières indispensables à la production locale — ainsi que dans le soutien aux exportations de voitures de tourisme. L'analyse met en lumière la contribution significative du régime en question à la compétitivité industrielle, tout en identifiant les contraintes logistiques et opérationnelles à dépasser pour maximiser son efficacité.

1. Fondements conceptuels et théoriques

1.1. Concept de Chaîne de Valeur Mondiale

La notion de chaîne de valeur a été initialement conceptualisée par Michael Porter dans son ouvrage « *Competitive Advantage* » (1985), Il y propose un cadre d'analyse des activités internes de l'entreprise pour identifier les sources d'avantage concurrentiel, en montrant comment chaque étape de la chaîne de valeur contribue à la compétitivité par la différenciation ou la réduction des coûts.

Dans une perspective plus globale, Baldwin (2016) distingue deux phases de la mondialisation : celle des biens finis (*first unbundling*) et celle des processus de production (*second unbundling*), soulignant que les pays s'insèrent désormais dans des segments spécifiques de la chaîne plutôt que dans des filières complètes. Cette évolution fait de l'intégration dans les CVM un enjeu stratégique pour les pays en développement, en facilitant les transferts technologiques, les investissements directs étrangers (IDE), et la montée en gamme industrielle.

Introduite par les travaux de Gereffi et al. (2005), la notion de CVM met en lumière la fragmentation internationale de la production, répartie selon les avantages comparatifs des pays. Cette organisation a profondément influencé les stratégies industrielles, en particulier dans les secteurs technologiques comme l'automobile. L'intégration dans une CVM offre ainsi des opportunités de développement économique et technologique, tout en restant conditionnée par des facteurs institutionnels, économiques et politiques.

Dans ce cadre, les mesures de FE pouvant contribuer à une meilleure capacité de connexion aux CVM sont les régimes de perfectionnement actif et passif, les programmes d'opérateurs économiques agréés (OEA) et d'entreprises fiables, le guichet unique, la séparation de la mainlevée de la détermination finale des droits, les décisions anticipées, etc.²

1.2. Concept de régime du perfectionnement actif (PA)

La législation nationale accorde souvent la suspension des droits et taxes à l'importation pour les marchandises destinées à être exportées après avoir subi une transformation, une ouvraison ou une réparation déterminée : C'est le régime douanier du PA.³

Le régime du PA est considéré comme l'un des instruments efficaces de FE pour favoriser l'intégration des pays aux CVM. Ce régime contribue à réduire les coûts logistiques, à fluidifier les échanges et à renforcer la compétitivité des entreprises exportatrices.

² Nation-Unis/Commission économique pour l'Afrique. (2021). Facilitation des échanges en Afrique du Nord pour une meilleure intégration économique régionale : défis, opportunités et voie à suivre.

³ Organisation Mondiale des Douanes. (2017). Manuel de l'Organisation Mondiale des Douanes sur les régimes de perfectionnement actif et passif.

Ce dispositif s'inscrit dans le cadre des orientations normatives internationales en matière de FE, telles que définies par l'Accord sur la facilitation des échanges (AFE), l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) et l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD).

Les autorités douanières ont instauré des régimes suspensifs, tels que le PA, autorisant l'importation d'intrants sans paiement immédiat des droits et taxes, sous contrôle et enregistrement, afin de favoriser l'exportation. Le PA vise à améliorer la compétitivité, soutenir la croissance, attirer les investissements, et renforcer l'emploi ainsi que les recettes fiscales.

Au Maroc, le régime du PA est officiellement appelé : "Admission Temporaire pour Perfectionnement Actif (ATPA)».

Le Code des Douanes marocain définit le régime de l'ATPA comme un régime économique qui permet l'importation, en suspension de droits, taxes et restrictions, de marchandises destinées à être transformées, ouvrées ou complétées en main-d'œuvre, y compris celles nécessaires à la fabrication sans figurer dans le produit final. Ces marchandises doivent ensuite être exportées, entreposées ou placées sous un autre régime avant l'expiration du délai autorisé. On distingue deux formes d'ATPA : l'ATPA avec paiement, lorsque le règlement est effectué au fournisseur étranger, et l'ATPA sans paiement, lorsqu'aucun transfert de fonds n'est exigé.

1.3. La facilitation des échanges comme pilier des politiques douanières visant à renforcer la compétitivité et promouvoir une intégration globale

La FE est devenu un enjeu stratégique important sur la scène du commerce international. Des études ont montré que la FE est particulièrement important pour les échanges axés sur les filières mondiales (Saslavsky et Shepherd, 2012). Au sens large, la FE peut se définir comme l'ensemble des mesures politiques permettant de réduire les coûts commerciaux (Hoekman et Shepherd, 2015).

Moisé (2002) a affirmé que la plupart des mesures de FE figurant dans les accords commerciaux régionaux seraient profitables à la fois aux parties et non-parties. En outre, les études empiriques (Sakya, Afesorgbor et Kwako, 2019) démontrent que la FE exerce des effets positifs plus marqués sur les flux commerciaux que la simple réduction des droits de douane. La question de la FE est de plus en plus considérée par les autorités douanières des pays développés ou en développement comme une fonction prioritaire de la douane.

L'OMC avait préalablement mis en place plusieurs mesures destinées à faciliter les échanges, notamment à travers les dispositions des articles V, VIII et X du GATT.

L'OMD a conçu divers instruments et outils internationaux visant à simplifier et harmoniser les procédures douanières, à l'image de la Convention de Kyoto révisée.

D'un point de vue douanier, la FE est généralement considérée comme la facilitation du commerce légitime, accompagnée de contrôles réglementaires. Dans la pratique, elle peut se définir comme la simplification, l'harmonisation, la normalisation et la modernisation des procédures aux frontières, même s'il n'existe pas de définition sans équivoque (Grainger, 2008).

Entré en vigueur en 2017, l'AFE de l'OMC constitue le cadre international de référence pour la simplification et la transparence des procédures douanières. Dans ce contexte international, le régime de l'ATPA s'inscrit comme un outil clé pour faciliter les échanges et renforcer l'intégration industrielle notamment dans l'industrie automobile, où il contribue à l'amélioration du positionnement du Maroc aux CVM.

Après avoir abordé les concepts de la CVM, de régime du PA, et de la FE, il est crucial d'en observer l'application concrète dans l'industrie automobile marocaine

2. Le régime douanier de l'ATPA : un levier clé de facilitation des échanges pour l'intégration de l'industrie automobile marocaine aux CVM

Le secteur manufacturier occupe une place stratégique dans l'économie marocaine, en tant que moteur de croissance, de création d'emplois et de dynamisation des exportations.

Entre 2015 et 2024, le Royaume a déployé plusieurs stratégies industrielles ambitieuses, telles que le Plan d'Accélération Industrielle (2014-2020) et le Plan de Relance Industrielle (2021-2023), visant la modernisation de l'appareil productif, la promotion de l'investissement et le développement de filières à forte valeur ajoutée. L'industrie automobile s'est imposée comme le pilier central de cette transformation, incarnant la volonté du Maroc de s'insérer durablement dans les CVM.

Le secteur automobile est un véritable moteur de l'emploi avec plus de 200 000 personnes qui y travaillent au Maroc.⁴

Par ailleurs, en 2023, le secteur de l'automobile s'est hissé au premier rang des exportations du Royaume, représentant 33 % du total des exportations nationales. Il est suivi par le secteur de l'agriculture et de l'agroalimentaire, qui a contribué à hauteur de 19,4 %.⁵

⁴ Conseil de la Concurrence. (2025). Monographie Sectorielle Complète et Actuelle sur l'automobile.

⁵ Administration des Douanes et Impôts Indirects. (2024). Rapport d'activité annuel de l'année 2023.

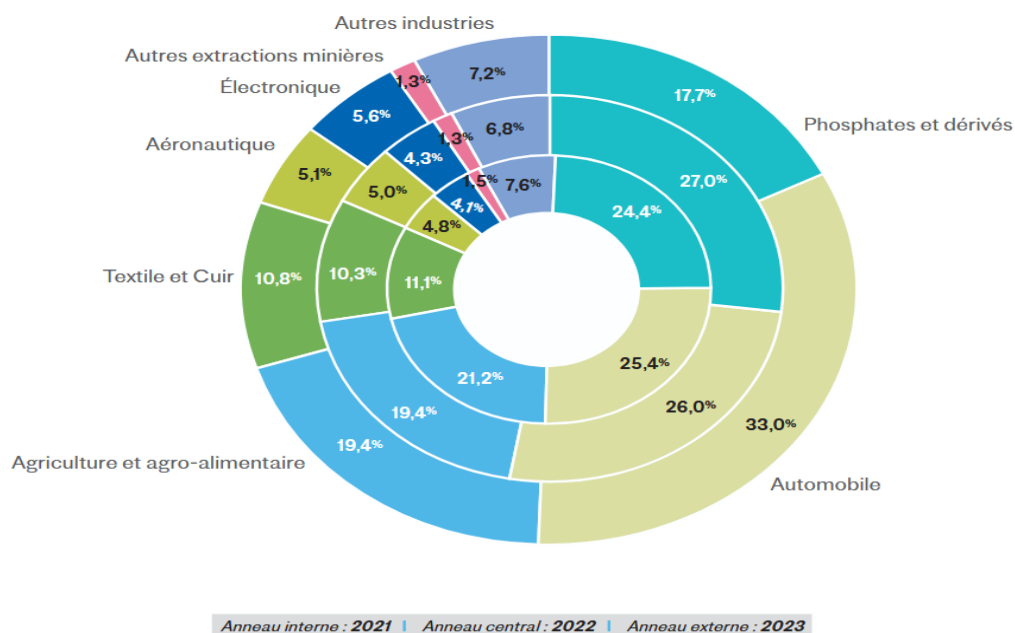


Figure N°1 : Structure des exportations marocaines par secteur d'activité : Années 2021-2023

Source : Rapport d'activité annuel de l'Administration des Douanes et Impôts Indirects pour l'année 2023.

En 2024, l'automobile consolide sa place de locomotive des exportations marocaines, représentant 34,6 % de la valeur totale des ventes à l'étranger, loin devant les phosphates (19,1 %) et l'agroalimentaire (18,9 %). Les exportations du secteur ont atteint un montant de 157,6 milliards de dirhams en 2024, soutenues principalement par la dynamique des ventes de composants automobiles, ainsi que par celles des véhicules finis.⁶

En 2023, le Maroc a produit plus de 535 000 véhicules, soit 45,8 % de la production automobile africaine, se positionnant au deuxième rang continental, juste derrière l'Afrique du Sud. Sur la période 2019-2023, la croissance marocaine a d'ailleurs dépassé celle de son concurrent sud-africain, renforçant sa compétitivité régionale.⁷

Cette dynamique s'inscrit dans un contexte d'intégration croissante du Maroc dans les CVM. La forte présence de groupes internationaux comme Renault, PSA Stellantis, et plus récemment d'acteurs asiatiques spécialisés dans les batteries pour véhicules électriques, témoigne de l'attractivité industrielle du pays.

⁶ Office des Changes. (2025). Rapport annuel de l'année 2024.

⁷ Conseil de la Concurrence. (2025). Monographie Sectorielle Complète et Actuelle sur l'automobile.

Le positionnement stratégique du Maroc dans CVM s'appuie à la fois sur ses avantages concurrentiels et sur sa capacité à faciliter les échanges commerciaux, notamment via des mesures douanières comme le régime de l'ATPA visant à optimiser l'efficacité logistique.

La montée en puissance de l'industrie automobile marocaine est aussi le résultat d'un environnement favorable : une position géographique stratégique aux portes de l'Europe, des infrastructures modernes (ports, zones industrielles intégrées), une main-d'œuvre qualifiée et compétitive, et un cadre réglementaire stable et incitatif. Ces éléments, conjugués aux efforts en matière de FE , ont permis de faire du Maroc une plateforme industrielle intégrée, tournée vers l'export.

L'industrie automobile illustre de manière significative comment les mesures de FE peuvent renforcer l'intégration d'un pays aux CVM, en stimulant les exportations, en attirant les investissements étrangers et en favorisant le développement d'écosystèmes industriels robustes.

3. La simplification des procédures douanières au Maroc : un facteur clé pour le bon fonctionnement du régime de l'ATPA

Les réformes douanières visant à simplifier, harmoniser et digitaliser les procédures de dédouanement ont un impact significatif sur la fluidité des échanges commerciaux, en particulier dans les pays en développement.⁸ Au Maroc, la modernisation des procédures douanières constitue un levier de performance pour la performance du dispositif de l'ATPA.

Sous l'impulsion de l'ADII, la Douane assume un rôle clé dans le renforcement de la compétitivité des entreprises en mettant en place une fiscalité avantageuse ainsi que des réformes visant à simplifier les procédures, accélérer la digitalisation et alléger les charges logistiques. Ces efforts ont un impact particulièrement significatif sur le secteur automobile — principal moteur des exportations nationales — en favorisant son intégration dans les CVM.

⁸ OMC. (2013). Rapport sur le commerce mondial : Facteurs déterminant l'avenir du commerce mondial.

Mesure / Dispositif	Description	Effets / Résultats attendus
Exonérations douanières dans les Zones d'Accélération Industrielle (ZAI), illustrées par le secteur automobile à travers Tanger Automotive City et Kenitra Automotive Cluster.	<p><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/> Exonération totale des droits d'importation sur les biens d'équipement, matières premières et pièces de rechange ;</p> <p><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/> Exonérations illimitée de TVA sur produits et services fournis aux zones franches ;</p> <p><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/> Traitement douanier simplifié et accéléré.</p>	<p><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/> Réduction des coûts logistiques favorisant l'attractivité des investisseurs et le développement des chaînes de valeur locale.</p>
Magasins et Aires de Dédouanement (MEAD) & Dédouanement anticipé.	Stockage temporaire des marchandises (MEAD) et possibilité de déposer les déclarations douanières avant l'arrivée des biens. ⁹	<p><input type="checkbox"/><input type="checkbox"/> Réduction des délais et coûts de dédouanement et amélioration de la compétitivité.</p>
Digitalisation des activités douanières.	Utilisation des plateformes BADR et PortNet pour automatiser les procédures ; télé-contrôle des flux depuis 2024 ; apurement facilité ; Loi de Finances 2024 encourageant la dématérialisation.	<p><input type="checkbox"/> Transparence accrue ; suivi logistique efficace et conformité aux standards internationaux.</p>
Dématérialisation des certificats d'origine.	Génération en ligne des certificats via BADR depuis 2021.	<p>Simplification des formalités d'exportation ; accès facilité aux préférences tarifaires et protection de la production locale.</p>

⁹ Dans le cadre de la dématérialisation des procédures douanières, l'article 156 du Code des douanes a été modifié pour reconnaître la déclaration simplifiée de l'article 76 bis comme document d'acheminement entre les MEAD et les bureaux d'exportation. Par ailleurs, l'article 76 bis-3° a été ajusté pour exempter ces déclarations de l'obligation de dépôt d'une déclaration complémentaire. (Circulaire de l'ADII N° 6522/210 du 29 décembre 2023).

Partenariats Douane– Industrie automobile	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Partenariats avec Renault et l'Association Marocaine pour l'Industrie et la Construction Automobile : obtention du label OEA ; lutte contre la contrefaçon ; formations techniques et appui sectoriel. <input type="checkbox"/> Alignement avec le plan stratégique 2024–2028 de l'ADII.	Chaîne logistique sécurisée ; meilleure coopération public-privé et renforcement de la compétitivité et de la sécurité.
--	---	---

Tableau N°1 : Principales mesures de simplification des procédures douanières au Maroc.

Source : Auteur

4. L'impact du régime de l'ATPA sur l'intégration de l'industrie automobile marocain dans les CVM

Le régime douanier de l'ATPA, qui se caractérise par des règles spécifiques comparativement à d'autres dispositifs notamment le régime du Drawback, est un instrument clé de la politique industrielle et commerciale du Maroc, favorisant l'intégration de l'industrie automobile marocain aux CVM.

4.1. Le régime douanier de l'ATPA au Maroc : un instrument d'intégration aux CVM comparé au dispositif Drawback

4.1.1. Le régime douanier de l'ATPA : un vecteur d'internationalisation de la production automobile au Maroc

Le régime de l'ATPA constitue un levier essentiel pour l'intégration du Maroc au CVM en allégeant les coûts liés à l'importation des composants et matières premières indispensables à la production automobile, le régime de l'ATPA permet de réduire le besoin en fonds de roulement des entreprises du secteur. En contrepartie, il impose une déclaration spécifique auprès des services douaniers, ainsi qu'un contrôle strict de la transformation locale et de la réexportation des véhicules finis et des pièces détachées. Il constitue un levier stratégique pour renforcer la compétitivité internationale des entreprises automobiles marocaines.

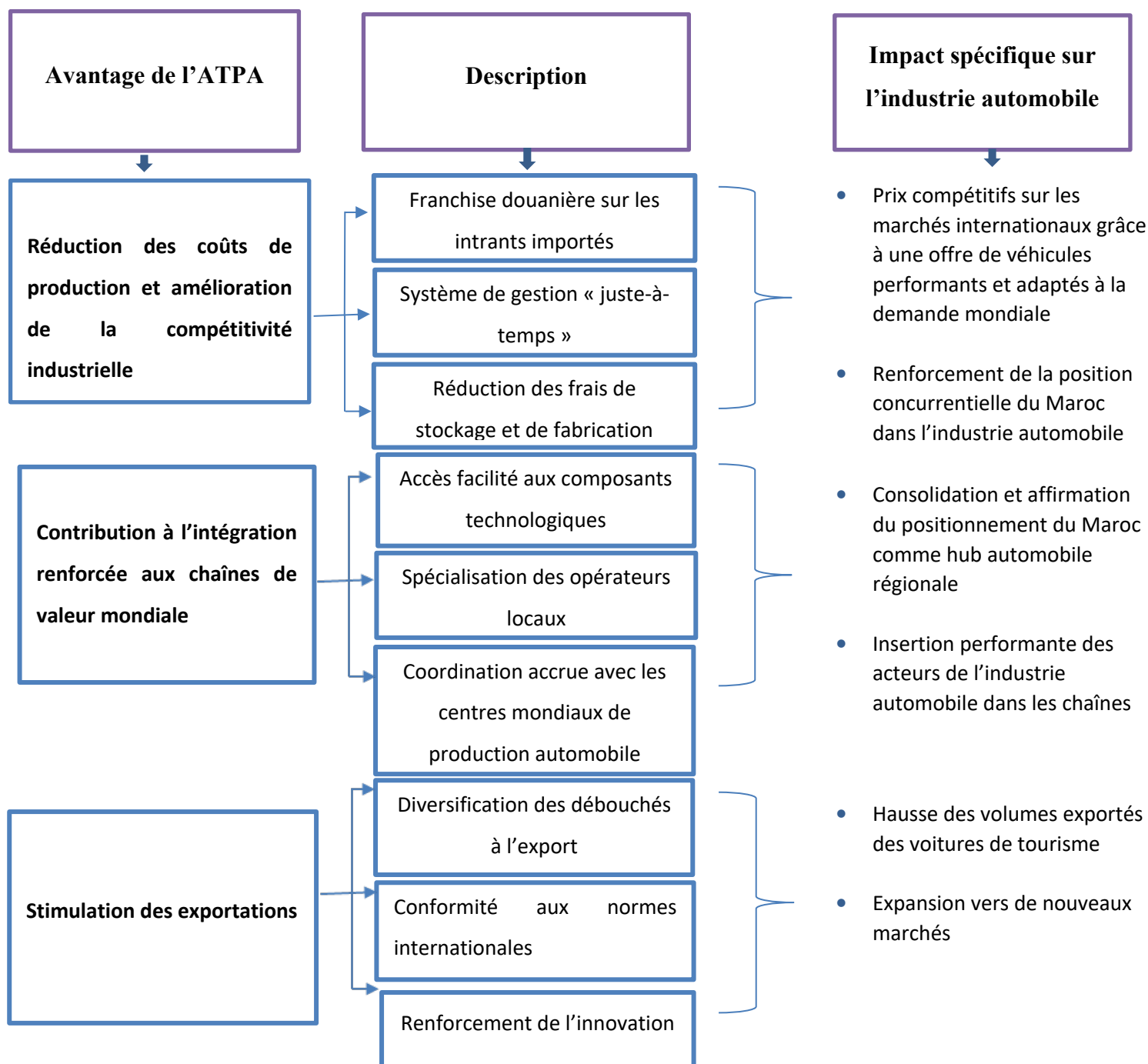


Figure N°2 : Synthèse des avantages et impacts de l'utilisation du régime douanier de l'ATPA dans le secteur automobile

Source : Auteur

4.1.2. Les régimes douaniers de l'ATPA et du Drawback : dispositifs douaniers favorisant la compétitivité des exportations au Maroc

Bien que le régime ATPA soit reconnu pour sa flexibilité et son efficacité dans l'appui aux exportateurs, il s'inscrit dans un dispositif plus large de soutien au commerce extérieur mis en

place par le Maroc et visant à attirer les investissements productifs orientés vers l'export, en particulier dans des secteurs stratégiques comme l'industrie automobile. Ce dispositif comprend notamment les ZAI et le régime douanier du drawback.

Le régime du drawback est étroitement lié au PA et permet, lors de l'exportation de marchandises, d'obtenir le remboursement (total ou partiel) des droits et taxes à l'importation qui ont frappé soit ces marchandises, soit les produits contenus dans les marchandises exportées ou consommées au cours de leur production ¹⁰.

Le régime du drawback représente une solution alternative au régime de l'ATPA pour soutenir les exportations. Contrairement à l'ATPA, qui prévoit la suspension anticipée des droits et taxes à l'importation, le drawback se traduit par un remboursement partiel ou total de ces prélèvements après l'exportation des marchandises. Cette distinction génère des enjeux fiscaux et opérationnels spécifiques pour les entreprises et les autorités douanières, notamment dans l'industrie automobile où l'optimisation des flux d'intrants est cruciale pour la compétitivité. L'analyse de ces deux dispositifs permet d'éclairer leurs forces, leurs faiblesses ainsi que leurs répercussions pratiques.

Tableau N° 2 : Comparaison des principales caractéristiques des régimes ATPA et Drawback.

Catégorie	Régime de l'ATPA	Régime du Drawback
Logique fiscale	Suspension anticipée des droits et taxes à l'importation, conditionnée à la réexportation.	Remboursement des droits et taxes après exportation.
Contrôle des recettes fiscales	Risque plus élevé de pertes de recettes si les engagements de réexportation ne sont pas respectés.	Permet un meilleur contrôle des recettes : perception préalable, puis vérification avant remboursement.
Avantage pour l'administration douanière	Allège la charge administrative à l'entrée, mais suppose un suivi rigoureux des engagements.	Offre une traçabilité accrue du flux fiscal et un suivi plus sécurisé du remboursement.
Avantages pour l'industrie l'automobile	Idéal pour les chaînes de montage et la gestion « juste-à-temps » (exonération immédiate).	Moins adapté aux cycles courts du secteur, mobilisation préalable de trésorerie nécessaire.

Source : Auteur

¹⁰ Organisation Mondiale des Douanes. (2017). Manuel de l'organisation Mondiale des Douanes sur les régimes de perfectionnement actif et passif.

La plupart des opérateurs économiques préfèrent que les matières premières soient importées dans le cadre du régime de PA et exemptées immédiatement du paiement des droits et des taxes sans avoir à demander à bénéficier d'un régime de drawback pour être remboursés.¹¹

Dans le secteur automobile où les chaînes de production sont fortement intégrées et sensibles aux délais , le régime d'ATPA permet ainsi aux industriels un accès rapide à leurs intrants tout en évitant les lourdeurs administratives et les délais de remboursement associés au drawback, ce qui en fait le régime le plus adapté aux exigences de compétitivité, de réactivité et de volume qui caractérisent la filière automobile marocaine.

Cette souplesse opérationnelle confère au régime de l'ATPA une adaptabilité optimale aux exigences de compétitivité, de réactivité et de volume propres à l'industrie automobile marocaine qui figure parmi les principaux utilisateurs du régime douanier de l'ATPA au Maroc.

4.2. La prépondérance des échanges commerciaux des produits automobiles sous le régime ATPA par rapport aux autres industries au Maroc

L'industrie automobile marocaine recourt de manière intensive au régime douanier de l'ATPA pour l'importation de composants destinés à la réexportation. Ce dispositif contribue significativement à renforcer sa compétitivité ainsi que son insertion aux CVM. Les flux commerciaux enregistrés illustrent la position dominante de cette industrie par rapport aux autres branches industrielles nationales.

4.2.1. La prépondérance de la valeur des pièces et composants automobiles dans les importations totales effectuées sous le régime ATPA avec paiement

L'analyse récente des flux commerciaux sous ce régime révèle une forte domination des pièces et composants automobiles dans les importations. Ces intrants sont essentiels au bon fonctionnement des chaînes d'assemblage locales, qui se sont nettement développées entre 2018 et 2024.

Tableau N° 3 : Importations sous le régime de l'ATPA avec paiement par principaux produit entre 2018 et 2024 (En million de dirhams)

Produit	Année						
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Parties et pièces pour voitures	11257	12345	11929	15006	18927	26480	28834
Fils, câbles et autres conducteurs isolés pour l'électricité	8181	8285	6230	7193	10110	12349	12288
Moteurs à pistons ; autres moteurs et leurs parties	6184	6232	5798	7080	8956	10663	11085

¹¹ Organisation Mondiale des Douanes. (2017). « Manuel de l'organisation Mondiale des Douanes sur les régimes de perfectionnement actif et passif.

Soufres bruts et non raffinés	7962	6901	4881	10723	18758	7994	9102
Ammoniac	3980	3754	3989	6908	21394	8834	8812
Appareils pour la coupure ou la connexion des circuits électriques et résistances	2393	3079	3191	3146	3623	5777	7328
Fils, barres et profilés en cuivre	3545	3869	3183	4493	6257	7027	7753
Matières plastiques et ouvrages divers en plastique	2505	2865	2737	3641	5129	5343	5481
Autres	46177	47766	40648	49477	66417	67081	76316
TOTAL	92184	95096	82586	107667	159571	151548	166999

Source : Adaptation de l'auteur à partir des données de l'Office des Changes : Rapports annuels des du commerce extérieur, éditions 2019 à 2024.

Entre 2018 et 2024, la valeur totale des importations combinées de pièces automobiles, de câbles électriques et de moteurs sous le régime ATPA a plus que doublé, passant de 25,6 à 52,2 milliards de dirhams, soit une croissance de 104 %.

Malgré les perturbations majeures causées par la pandémie de COVID-19, qui ont ralenti les chaînes d'approvisionnement mondiales et freiné la demande en 2020 et 2021, l'industrie automobile marocaine a su maintenir une part significative des importations sous le régime de l'ATPA, représentant en moyenne près de 28 % du total sur la période 2018-2024. Si la part relative des produits automobiles a connu un léger recul temporaire durant cette phase critique, notamment en raison d'une réorientation des importations vers des secteurs prioritaires comme la santé ou l'agroalimentaire, cette baisse a rapidement été compensée. Dès 2022, la part de la valeur des importations automobiles a retrouvé une dynamique forte, culminant à 32,66 % en 2023, soulignant ainsi la résilience de l'industrie et son rôle structurant dans le cadre du régime de l'ATPA.

Le doublement, au cours de la période analysée, de la valeur totale des importations combinées des trois catégories susmentionnées traduit une intensification continue de l'activité industrielle nationale autour de l'industrie automobile, intégrant sous-traitance, assemblage et une montée en puissance de l'intégration locale. Par ailleurs, la dynamique observée renforce la compétitivité des assembleurs, tels que Renault Maroc, qui bénéficient des facilités douanières offertes, notamment dans le cadre du régime de l'ATPA, tout en illustrant l'essor des fournisseurs locaux désormais capables d'intégrer ces composants dans un processus de fabrication et d'assemblage automobile. Ainsi, entre 2018 et 2024, le régime de l'ATPA s'est imposé comme un levier fondamental dans le développement et la structuration de l'industrie automobile Maroc tout en facilitant l'intégration du Maroc dans les CVM. Ce régime a soutenu la montée en gamme industrielle, notamment dans les segments clés que sont les câblages,

moteurs et pièces détachées, en accompagnant le développement de capacités locales d'assemblage, contribuant ainsi à sécuriser les approvisionnements, d'éviter la double taxation et d'améliorer la compétitivité des filières exportatrices.

Par ailleurs, l'essor des importations sous le régime douanier de l'ATPA, concentré dans des pôles industriels stratégiques comme Tanger Med, Kenitra et Casablanca, reflète non seulement la dynamique de la croissance de l'industrie automobile mais aussi sa forte dépendance aux composants importés, soulignant le besoin d'accroître l'autonomie industrielle.

4.2.2. La prépondérance de la part de la valeur des parties pour voitures dans la valeur totale des réexportations en suite d'ATPA avec paiement

Les réexportations en suite d'ATPA concernent principalement des véhicules ou composants transformés localement. Ce mécanisme renforce la compétitivité du secteur automobile marocain à l'export. Il témoigne aussi de la capacité du pays à s'insérer efficacement dans les CVM, en valorisant la transformation locale tout en bénéficiant d'avantages douaniers favorisant l'exportation.

Tableau N° 4 : Les réexportations en suite d'ATPA par principaux produits entre 2018 et 2024

Produit	Année						
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Voitures de tourisme	28569	27234	27742	33880	46301	55978	59189
Parties et pièces pour voitures et véhicules de tourisme	1800	2932	5255	6938	11032	15202	16870
Engrais naturels et chimiques	29708	27890	31952	50913	78605	55513	63263
Fils, câbles et autres conducteurs isolés pour l'électricité	29213	32486	27389	27832	36562	47015	46877
Acide phosphorique	13862	13548	11383	19816	22788	12758	14060
Vêtements confectionnés	6789	6367	5119	6243	6946	7454	6915
Préparations et conserves de poissons et crustacés	5837	5883	5760	5254	6435	6443	5603
Parties d'avions et d'autres véhicules aériens ou spatiaux	4105	4530	3349	4125	3718	4574	5792
Sièges, meubles, matelas et articles d'éclairage	2784	3407	2106	2213	2781	3655	5522
Autres	31427	33602	34717	37849	49826	51279	54479
Total	154094	157879	154772	195063	264994	259871	278570

Source : Adaptation de l'auteur à partir des données de l'Office des Changes : Rapports annuels des du commerce extérieur, éditions 2019 à 2024.

Entre 2018 et 2024, les réexportations marocaines dans le cadre du régime de l'ATPA ont connu une croissance remarquable, particulièrement dans l'industrie automobile. La valeur des réexportations de voitures de tourisme a plus que doublé (+107,2 %), passant de 28,57 à 59,19 milliards de dirhams. Celle des pièces et parties pour véhicules a enregistré une hausse encore plus spectaculaire de +837,2 %, atteignant 16,87 milliards de dirhams en 2024 contre seulement 1,8 milliard en 2018.

Cette dynamique s'est accélérée à partir de 2021, portée par la reprise post-COVID, la relance de la demande mondiale, l'installation de nouvelles unités de production et la diversification des chaînes d'approvisionnement. Alors que les réexportations de voitures restaient relativement stables jusqu'en 2020, celles des pièces détachées étaient déjà en hausse, grâce à la montée en régime de la production locale et à une logistique plus agile.

La période 2021–2024 marque une nette montée en puissance : les réexportations de voitures progressent fortement (+22 % en 2021, +37 % en 2022), puis ralentissent entre 2023 et 2024 (+5,7 %). Les pièces détachées, quant à elles, poursuivent une croissance soutenue, avec une hausse de +38 % entre 2022 et 2023, suivie de +11 % l'année suivante. Cette évolution illustre le processus d'industrialisation progressive de l'industrie automobile au Maroc, soutenue par le régime ATPA, qui a contribué à améliorer le positionnement du Maroc dans les CVM, tout en optimisant la fluidité des chaînes logistiques par la simplification des formalités douanières, permettant ainsi une plus grande rapidité dans les opérations d'exportation.

Entre 2018 et 2024, le régime de l'ATPA s'est imposé comme un levier stratégique dans le développement des réexportations marocaines, notamment dans l'industrie automobile. En autorisant l'importation temporaire, en suspension de droits et taxes, de composants et de matières premières destinés à la transformation locale, il a fortement soutenu l'essor des exportations de véhicules et de pièces détachées.

Ce dispositif a contribué à l'émergence d'une industrie automobile marocaine à forte valeur ajoutée, orientée vers la production de véhicules de tourisme et de composants techniques destinés à l'exportation. En 2023, le pays s'est classé premier producteur africain de voitures particulières et deuxième marché automobile du continent, juste après l'Afrique du Sud¹². La même année, le Maroc est devenu le premier exportateur africain de voitures particulières, avec plus de 470 000 unités exportées, représentant plus de 50 % des exportations industrielles nationales. Le régime de l'ATPA joue ainsi un rôle central dans l'intégration du pays aux CVM

¹² Conseil de la Concurrence. (2025). Monographie Sectorielle Complète et Actuelle sur l'automobile.

de l'automobile, en renforçant les capacités locales de transformation, d'assemblage et de réexportation.

Le succès du régime de l'ATPA s'explique en grande partie par l'existence d'un environnement institutionnel et commercial favorable. Les accords de libre-échange, notamment celui conclu avec l'Union européenne, ont instauré un cadre de stabilité et d'ouverture, facilitant l'accès préférentiel aux marchés étrangers tout en offrant des incitations logistiques et fiscales attractives.

Ce contexte propice a favorisé l'implantation d'unités d'assemblage et de production de grands constructeurs automobiles internationaux, séduits par les avantages fiscaux liés au régime de l'ATPA, la qualité croissante de la main-d'œuvre nationale, la modernité des infrastructures ainsi que la compétitivité de l'environnement des affaires. La croissance régulière de la proportion des exportations réalisées sous le régime de l'ATPA, en particulier dans l'industrie automobile, illustre clairement la montée en gamme progressive du tissu industriel marocain. Le pays est ainsi passé d'un rôle essentiellement centré sur l'assemblage de base à celui d'un acteur engagé dans la production de composants à plus forte valeur technologique.

Les exportations automobiles issues des sites de production de Renault Group Tanger et de Stellantis Maroc se sont respectivement élevées à 368 843 et 170 519 unités, totalisant 539 362 véhicules exportés¹³.

L'évolution des réexportations de véhicules, et plus particulièrement de pièces détachées, observée au cours de la période étudiée, confirme que le régime de l'ATPA a joué un rôle déterminant dans la transformation structurelle de l'économie marocaine, consolidant sa position en tant que hub industriel et logistique majeur de l'industrie automobile à l'échelle régionale internationale.

En somme, le régime de l'ATPA constitue un pilier central de la stratégie marocaine d'intégration industrielle et commerciale internationale. Sa portée dépasse la simple dimension douanière : il structure les flux industriels, oriente les décisions d'investissement et conditionne l'insertion du pays dans des réseaux industriels mondiaux.

¹³ Selon les données publiées par le complexe portuaire Tanger Med pour l'année 2024

5. Les contraintes et défis liés à l'utilisation du régime de l'ATPA par l'industrie automobile au Maroc

Les contraintes et défis liés à l'utilisation de l'ATPA par l'industrie automobile se manifestent à plusieurs niveaux ce qui impacte la compétitivité et la résilience de l'industrie, soulignant la nécessité d'une adaptation continue et d'une meilleure coordination entre les acteurs concernés.

5.1. Contraintes opérationnelles et douanières du régime de l'ATPA

Le régime de l'ATPA impose plusieurs contraintes spécifiques aux entreprises automobiles : respect strict des délais de traitement et d'exportation, obligation de réexporter les pièces sous peine de perdre l'exonération douanière, ainsi que la complexité accrue du suivi de l'origine des pièces et composants. Ces exigences réduisent la flexibilité des constructeurs et fournisseurs et nécessitent des investissements en gestion administrative, suivi logistique et traçabilité.

5.2. Obligations administratives complexe

Bien que le régime de l'ATPA, appliqué à l'industrie automobile, renforce l'intégration du secteur marocain aux chaînes de valeur mondiales, il demeure néanmoins plus complexe que d'autres régimes douaniers. Il impose des obligations strictes, une traçabilité rigoureuse des composants et des systèmes de gestion avancés, générant des coûts importants pour constructeurs et fournisseurs.

5.3. Complexité et instabilité des réglementations douanières

Le régime de l'ATPA dans l'industrie automobile repose sur une réglementation technique complexe et en constante évolution, imposant aux entreprises une veille réglementaire continue. Une gestion rigoureuse de la conformité est essentielle pour éviter des risques financiers et administratifs et garantir la compétitivité du secteur.

5.4. Conséquences douanières et financières du non-respect des conditions de l'ATPA

Le non-respect des conditions du régime de l'ATPA expose les entreprises bénéficiaires à des sanctions financières sévères, telles que droits de douane rétroactifs, amendes et intérêts de retard. Ce régime, en imposant des critères stricts, limite la flexibilité des acteurs qui approvisionnent à la fois les marchés locaux et internationaux. Ces contraintes nécessitent une vigilance renforcée dans la gestion des opérations douanière.

5.5. Dérives potentielles et abus du régime de l'ATPA

La législation marocaine encadre strictement l'application des régimes douaniers. Dans l'industrie automobile, le régime de l'ATPA peut être sujet à des détournements. Les pratiques frauduleuses sont lourdement sanctionnées en vertu des dispositions du Code des Douanes et Impôts Indirects.

5.6. Complexification des opérations douanières à l'ère de la transition technologique et environnementale

L'évolution rapide des technologies, des exigences de marché et des normes environnementales complexifie significativement les opérations douanières dans l'industrie automobile. Cette évolution exige l'actualisation continue des procédures, le renforcement des compétences, et une coopération étroite entre douanes, entreprises et parties prenantes pour garantir une gestion conforme aux normes technologiques et réglementaires actuelles.

Conclusion et perspectives

L'étude du régime douanier de l'ATPA souligne son rôle majeur dans le renforcement du positionnement de l'industrie automobile marocaine aux CVM, à travers une montée en gamme progressive du tissu productif. Le passage d'activités d'assemblage basiques à la fabrication de composants à haute valeur ajoutée reflète cette évolution. L'analyse des flux met en lumière la prédominance des importations d'intrants stratégiques, essentiels à la compétitivité du secteur. Par ailleurs, le recours à l'importation temporaire suivie de transformation locale et de réexportation constitue un levier clé d'intégration industrielle et technologique.

L'industrie automobile émerge ainsi comme le principal secteur bénéficiaire du dispositif. Toutefois, l'impact du régime reste conditionné à une meilleure appropriation par les entreprises et à l'adaptation des pratiques aux défis réglementaires, logistiques et technologiques. L'étude souligne enfin l'importance de renforcer les compétences, d'intégrer des technologies innovantes et de consolider les synergies public-privé pour maximiser l'impact du régime de l'ATPA sur le positionnement industriel du Maroc à l'échelle internationale.

Ce travail, bien qu'il contribue à une meilleure compréhension du régime douanier de l'ATPA et de ses effets sur l'industrie automobile, n'a pas vocation à l'exhaustivité. Certaines limites subsistent, ouvrant la voie à des investigations complémentaires pour affiner et prolonger les analyses engagées. Comme perspective de ce travail, nous proposons la réalisation d'une étude de cas sur un opérateur ou un écosystème industriel spécifique bénéficiant du régime de l'ATPA, afin de mieux comprendre ses effets concrets sur les pratiques industrielles, la création de valeur et l'intégration aux CVM. Par ailleurs, une approche comparative du régime de l'ATPA dans différents secteurs (textile, aéronautique, électronique) ou entre pays de la région MENA permettrait d'approfondir la compréhension des spécificités sectorielles et régionales.

BIBLIOGRAPHIE

1. Articles de revue

- Dhaoui, S. (2019). Offshore et productivité : Analyse économétrique à partir des données de l'enquête d'entreprises de la Banque Mondiale. Notes et Analyses de l'ITCEQ, (59-2019).
- Kano, L. (2018). Global value chain governance: A relational perspective. Journal of International Business Studies, 49(6), 684-705.
- Veenstra, A., & Heijmann, F. (2023). The Future of Customs. World Customs Journal, 17(2).

2. Ouvrages

- Azcárraga, M. A. A. P., Matsudaira, M. T., Montagnat-Rentier, M. G., Nagy, M. J., & Clark, M. R. J. (2025). La douane, une institution clé : renforcer l'administration douanière dans un monde changeant. International Monetary Fund. Washington.

3. Publications institutionnelles

Administration des Douanes et Impôts Indirects. (2002) .Code des Douanes et Impôts Indirects approuvé par le dahir du 9 octobre 1977.

- Administration des Douanes et Impôts Indirects. (2007) .Circulaire N°5065/320.
- Administration des Douanes et Impôts Indirects. (2020). Rapport d'activité annuel Années 2019.
- Administration des Douanes et Impôts Indirects. (2024). Le Plan d'Action 2024–2028 de l'ADII.
- Administration des Douanes et Impôts Indirects. (2025). Rapport d'activité annuel Années 2024.
- Conseil de la Concurrence. (2025). Monographie Sectorielle Complète et Actuelle sur l'automobile.
- Nation-Unis /Commission économique pour l'Afrique. (2021). Facilitation des échanges en Afrique du Nord : pour une meilleure intégration économique régionale : défis, opportunités et voie à suivre.
- Office des Changes. (2019–2024). Rapports annuels du commerce extérieur (2018 à 2023).
- Organisation de coopération et de développement économiques. (2014) . Économies interconnectées : comment tirer parti des chaînes de valeur mondiales.
- Organisation Mondiale des Douanes. (2008). La Douane au 21 ème siècle : Favoriser la croissance et le développement par la facilitation des échanges et le renforcement de la sécurité aux frontières.

- Organisation Mondiale des Douanes. (2015) .Orientations concernant les partenariats Douane-Entreprises.
- Organisation Mondiale des Douanes. (2017). Manuel de l'Organisation Mondiale des Douanes sur les régimes de perfectionnement actif et passif.
- Organisation Mondiale des Douanes. (s.d). Cadre de principes et de pratiques de l'OMD sur le professionnalisme en Douane : Directives relatives à la formation douanière basée sur les compétences.
- Organisation Mondiale du Commerce. (2013). Rapport sur le commerce mondial : Facteurs déterminant l'avenir du commerce mondial.
- Organisation Mondiale du Commerce. (2023) .Rapport sur le développement des chaînes de valeur mondiales.
- Yasui , T. (2014). Etude de l'environnement douanier. Document de recherche de l'OMD, (31).
- Yasui , T. (2014). La facilitation des échanges dans les accords commerciaux régionaux. Document de recherche de l'OMD, (30).