

L'Industrie Automobile au Maroc : Une Étude Comparative avec l'Afrique du Sud de 2011 à 2022

The Automotive Industry in Morocco : A Comparative Study with South Africa from 2011 to 2022

Ikrame HAI, (Doctorante)

*Laboratoire Interdisciplinaire de Recherche en Économie, Finance et Management des Organisations - LIREFIMO
Faculté des Sciences Juridiques, Economiques et Sociales de Fès
Université Sidi Mohammed Ben Abdellah Fès, Maroc*

Mohammed ABDELLAOUI, (Enseignant-Chercheur)

*Laboratoire Interdisciplinaire de Recherche en Économie, Finance et Management des Organisations - LIREFIMO
Faculté des Sciences Juridiques, Economiques et Sociales de Fès
Université Sidi Mohammed Ben Abdellah Fès, Maroc*

Adresse de correspondance :	Faculté des Sciences Juridiques, Economiques et Sociales de Fès Université Sidi Mohammed Ben Abdellah Fès, Maroc BP 42, Fès 30000 0663-215258
Déclaration de divulgation :	Les auteurs n'ont pas connaissance de quelconque financement qui pourrait affecter l'objectivité de cette étude et ils sont responsables de tout plagiat dans cet article.
Conflit d'intérêts :	Les auteurs ne signalent aucun conflit d'intérêts.
Citer cet article	HAI, I., & ABDELLAOUI, M. (2025). L'Industrie Automobile au Maroc : Une Étude Comparative avec l'Afrique du Sud de 2011 à 2022. <i>International Journal of Accounting, Finance, Auditing, Management and Economics</i> , 6(1), 590-602. https://doi.org/10.5281/zenodo.14767048
Licence	Cet article est publié en open Access sous licence CC BY-NC-ND

Received: December 06, 2024

Accepted: January 25, 2025

International Journal of Accounting, Finance, Auditing, Management and Economics - IJAFAME
ISSN: 2658-8455
Volume 6, Issue 01 (2025)

L'Industrie Automobile au Maroc : Une Étude Comparative avec l'Afrique du Sud de 2011 à 2022

Résumé :

Dans cet article, nous nous proposons d'examiner les principaux facteurs facilitant l'intégration des investissements directs étrangers (IDE) dans l'industrie automobile marocaine. Nous analyserons également la capacité de production de ce secteur, ainsi que la dynamique de croissance des exportations de voitures, avec un accent particulier sur les échanges commerciaux avec l'Union européenne, principal partenaire économique du Maroc.

Pour mener à bien cette analyse, nous avons choisi de nous concentrer sur la période allant de 2011 à 2022, une décennie marquée par des transformations majeures dans l'industrie automobile marocaine, ainsi que par des changements dans les politiques industrielles et commerciales mondiales. En outre, nous comparerons la trajectoire du Maroc avec celle de l'Afrique du Sud, une autre économie africaine disposant d'une industrie automobile significative et compétitive.

Nos résultats mettent en évidence l'existence de plusieurs facteurs clés ayant un impact déterminant sur la croissance de ces deux secteurs, notamment l'amélioration des infrastructures, les incitations fiscales, la disponibilité de main-d'œuvre qualifiée et les accords commerciaux stratégiques. Ces éléments permettent d'apprécier le rôle des politiques publiques dans l'attraction des IDE et dans le renforcement de la compétitivité des exportations automobiles.

Mots-clés : Industrie automobile - Production automobile - Exportation de voitures - Afrique du Sud Investissements directs étrangers (IDE) - Croissance industrielle - Capacités de production

JEL Code : L10, L20, L30.

Type papier : Recherche théorique

Abstract :

In this article, the primary objective is to examine the pivotal factors that facilitate the integration of foreign direct investment (FDI) into the Moroccan automotive industry. A comprehensive analysis will be conducted, encompassing the sector's production capacity and the growth dynamics of car exports. A particular emphasis will be placed on trade with the European Union, which stands as Morocco's primary economic partner.

The analysis is conducted using a dataset spanning the period from 2011 to 2022, a decade characterised by substantial transformations within the Moroccan automotive industry, as well as by changes in global industrial and trade policies. The study employs a comparative approach, examining Morocco's trajectory alongside that of South Africa, another African economy with a substantial and competitive automotive industry.

The analysis reveals several pivotal factors that have a substantial impact on the growth of these two sectors, including enhanced infrastructure, tax incentives, the availability of skilled labour and strategic trade agreements. These factors enable an assessment of the role of public policies in attracting FDI and strengthening the competitiveness of automotive exports.

Keywords : Automotive industry - Car production - Car exports - Foreign direct investment (FDI) - Industrial growth - Production capacity - South Africa

JEL Code : L10, L20, L30.

Paper type : Theoretical research

1. Introduction

Ces dernières années, de nombreux pays ont adopté des politiques de libéralisation financière pour attirer les flux de capitaux internationaux et favoriser le développement de secteurs stratégiques. Ces mesures ont permis à plusieurs économies émergentes, notamment grâce à la disponibilité de facteurs de production clés tels que la main-d'œuvre qualifiée, les infrastructures adaptées et les incitations fiscales, de renouveler leurs efforts pour développer des industries automobiles, électroniques et aérospatiales compétitives. Ces industries, moteurs de l'innovation technologique et de la valeur ajoutée économique, occupent une place centrale dans le nouvel ordre industriel mondial marqué par des chaînes de valeur globalisées et une concurrence accrue.

Parmi les pays les mieux classés dans le domaine de l'industrie automobile, on retrouve des géants économiques comme la Chine, les États-Unis, l'Allemagne et le Japon. Ces pays dominent les premières positions grâce à leur taille de marché, leur capacité de production et leur rôle clé dans l'innovation technologique. Cependant, des économies émergentes telles que le Maroc et l'Afrique du Sud, tout en étant encore en développement dans ce secteur, ont su se distinguer grâce à des politiques industrielles efficaces et une attractivité croissante pour les investissements directs étrangers (IDE).

Le Maroc, dans ce contexte, a su se positionner comme un acteur dynamique, s'engageant activement dans cette dynamique de libéralisation des échanges et mettant en œuvre une série de réformes structurelles pour renforcer son attractivité économique. Parmi ces réformes, on retrouve l'instauration de zones franches industrielles, des politiques fiscales incitatives et la signature d'accords de libre-échange, notamment avec l'Union européenne. Ces initiatives ont pour objectif non seulement d'attirer des IDE dans des secteurs porteurs de croissance, mais également de stimuler le développement d'un tissu industriel local capable d'intégrer les chaînes de valeur mondiales. Cette stratégie vise aussi à réduire le déficit commercial, qui s'est considérablement accru au cours de la dernière décennie, tout en créant des emplois et en favorisant le transfert de technologies.

Dans le secteur automobile, en particulier, le Maroc s'est affirmé comme une plateforme compétitive grâce à des investissements majeurs de groupes internationaux tels que Renault et Stellantis. Ces entreprises ont contribué à faire du pays le premier exportateur de voitures d'Afrique, un exploit rendu possible par une combinaison de facteurs : une main-d'œuvre compétitive, des infrastructures portuaires modernes comme Tanger Med, et des politiques publiques alignées sur les objectifs de diversification industrielle. Cette dynamique a permis au Maroc de devenir un acteur incontournable sur le marché européen, principal débouché des exportations automobiles marocaines, tout en explorant de nouveaux marchés en Afrique et au Moyen-Orient.

À l'échelle internationale, l'industrie automobile évolue dans un environnement marqué par une concurrence accrue entre les grands centres industriels mondiaux. La production européenne, par exemple, tend de plus en plus à cibler des marchés émergents ainsi que des marques à bas prix, ce qui ouvre des opportunités pour des pays comme le Maroc, capables de répondre à cette demande croissante grâce à des coûts de production compétitifs et une proximité géographique stratégique. Toutefois, d'autres économies africaines, comme l'Afrique du Sud, disposent également d'une industrie automobile solide et jouent un rôle important dans la région.

Dans cet article, nous nous proposons d'analyser le développement de l'industrie automobile marocaine en deux grandes sections. La première portera sur l'impact des IDE et de la capacité de production dans cette industrie, en mettant en lumière les facteurs ayant favorisé son essor, notamment les politiques publiques, les partenariats internationaux et les investissements dans les infrastructures. La seconde section sera consacrée à une analyse comparative entre le Maroc

et l'Afrique du Sud, deux pays ayant adopté des stratégies industrielles différentes mais partageant des ambitions similaires en termes de compétitivité et d'intégration dans les chaînes de valeur mondiales. Cette comparaison permettra de dégager les points forts et les limites des approches adoptées par chacun de ces pays, offrant ainsi des perspectives utiles pour les décideurs politiques et les investisseurs.

2. L'industrie automobile au Maroc.

L'industrie automobile au Maroc a connu une transformation spectaculaire au cours des dix dernières années, devenant l'un des piliers majeurs de l'économie nationale. Cette croissance remarquable est le fruit d'une stratégie ambitieuse et visionnaire mise en œuvre par l'État marocain, qui a su allier planification stratégique et attractivité économique. À travers des politiques publiques ciblées, le Maroc a réussi à créer un écosystème favorable à l'implantation et à l'expansion d'acteurs majeurs de l'industrie automobile mondiale.

Le Plan d'Accélération Industrielle (PAI), lancé en 2014, a joué un rôle déterminant dans cette dynamique. Ce programme visait à intégrer le Maroc dans les chaînes de valeur mondiales tout en renforçant les capacités locales de production. Il a notamment mis l'accent sur le développement de zones industrielles spécialisées, telles que la zone franche de Tanger Med ou encore la plateforme industrielle intégrée de Kénitra. Ces infrastructures modernes, soutenues par des incitations fiscales et douanières attractives, ont permis d'attirer des groupes de renom tels que Renault et Stellantis. Aujourd'hui, ces acteurs ne se contentent pas d'assembler des véhicules ; ils participent également au développement d'un réseau de sous-traitants locaux, favorisant ainsi l'émergence d'un tissu industriel diversifié et résilient.

Chaque année, le secteur automobile marocain continue de battre des records en matière de production et d'exportations. En 2022, par exemple, le Maroc a dépassé le cap des 700 000 véhicules produits, un chiffre qui témoigne de la montée en puissance rapide de cette industrie. Les exportations de véhicules, principalement destinées à l'Union européenne, constituent désormais une part significative des recettes d'exportation du pays. Avec des marques comme Dacia et Peugeot fabriquées localement, le Maroc est devenu un fournisseur clé pour des marchés exigeants, consolidant sa position de leader en Afrique.

Par ailleurs, la contribution de l'industrie automobile au PIB marocain ne cesse de croître. Selon les données du ministère de l'Industrie, ce secteur est aujourd'hui le premier contributeur aux exportations du Maroc, devant des secteurs traditionnels tels que l'agriculture et le textile. Cette réussite s'explique en partie par la compétitivité des coûts de production, mais aussi par la qualité de la main-d'œuvre marocaine, reconnue pour son expertise technique et sa flexibilité. Des efforts considérables ont été déployés pour former cette main-d'œuvre, notamment à travers la création d'instituts de formation spécialisés comme l'Institut de Formation aux Métiers de l'Industrie Automobile (IFMIA).

Cependant, cette croissance ne se limite pas aux chiffres. Elle reflète également la capacité du Maroc à s'adapter aux évolutions technologiques et aux exigences environnementales. L'industrie automobile marocaine s'oriente de plus en plus vers la production de véhicules électriques et hybrides, en réponse à la demande mondiale croissante pour des solutions de mobilité durable. Des partenariats stratégiques avec des entreprises innovantes dans ce domaine permettent au Maroc de se positionner comme un acteur de premier plan dans la transition énergétique.

Le Maroc a ainsi renforcé sa position concurrentielle sur la scène internationale, surpassant ses homologues africains en matière d'attraction d'investissements directs étrangers (IDE) dans le secteur automobile. Cette réussite lui permet non seulement de réduire son déficit commercial, mais également de consolider son rôle dans le commerce mondial. Fort de cette dynamique, le Royaume continue d'améliorer ses infrastructures, d'innover dans ses politiques et de

diversifier ses marchés, dans l'objectif de maintenir son statut de hub industriel et de porte d'entrée vers l'Afrique pour les entreprises mondiales.

2.1. Les investissements directs étrangers au Maroc :

Le Maroc s'est imposé comme un véritable « hub mondial » pour l'industrie automobile, attirant l'attention des investisseurs étrangers et des analystes économiques internationaux. Cette performance remarquable repose sur un ensemble de facteurs stratégiques qui renforcent l'attractivité du Royaume. **La stabilité politique et économique, combinée à un climat des affaires favorable, offre un environnement propice aux investissements de long terme (Banque Mondiale, 2022).** De plus, le Maroc bénéficie d'une base de production compétitive, caractérisée par des coûts maîtrisés et une fiscalité incitative. À cela s'ajoutent des infrastructures logistiques de classe mondiale, comme le port de Tanger Med, **qui est classé parmi les meilleurs hubs logistiques en Afrique (UNCTAD, 2023)**, connectant efficacement le Maroc aux marchés européens, africains et mondiaux et permettant une exportation rapide et à moindre coût des véhicules produits localement.

Un autre atout clé est la disponibilité d'une main-d'œuvre qualifiée. Grâce à des initiatives telles que l'Institut de Formation aux Métiers de l'Industrie Automobile (IFMIA), le Maroc a su développer une expertise technique et managériale répondant aux exigences des grands constructeurs automobiles internationaux. **Selon le ministère marocain de l'Industrie et du Commerce (2023)**, ce capital humain, couplé à des politiques publiques cohérentes et visionnaires, a permis de transformer le secteur automobile en un moteur essentiel de l'économie marocaine.

En seulement une décennie, l'industrie automobile est devenue le premier secteur exportateur du Royaume, surpassant des secteurs traditionnels comme l'agriculture et les phosphates. **En 2022, les exportations automobiles ont atteint des niveaux records, à 111 milliards de dirhams (Office des Changes, 2023)**, témoignant de la montée en puissance de ce secteur stratégique. Les constructeurs mondiaux, tels que Renault et Stellantis, ont largement contribué à ce succès, non seulement par l'implantation de lignes d'assemblage modernes, mais également par l'intégration croissante d'acteurs locaux dans leurs chaînes d'approvisionnement. **L'étude de Belkhadir (2023) sur l'écosystème automobile marocain** souligne que cette dynamique a favorisé l'émergence de fournisseurs marocains spécialisés dans la production de composants automobiles, renforçant ainsi la valeur ajoutée locale et la résilience du secteur face aux perturbations globales.

Cependant, maintenir cette position de leader sur le continent africain et poursuivre cette trajectoire ascendante représente un défi majeur. La concurrence internationale s'intensifie, notamment avec d'autres économies émergentes qui cherchent également à capter des parts du marché mondial de l'automobile. Pour relever ces défis, le Maroc devra continuer à innover et à s'adapter aux transformations du secteur. **La production de véhicules électriques et hybrides, identifiée comme une priorité par le Conseil Économique, Social et Environnemental (CESE, 2023)**, représente une opportunité stratégique pour répondre aux exigences croissantes en matière de durabilité et de transition énergétique.

En outre, la diversification des marchés cibles et l'intégration accrue des PME marocaines dans les chaînes de valeur mondiales seront essentielles pour consolider la compétitivité du secteur. **L'analyse de Harvard Business Review (2023)** sur les chaînes de valeur dans les pays émergents recommande également de renforcer les politiques publiques en faveur de la recherche et du développement (R&D) et d'encourager l'adoption des technologies de l'Industrie 4.0, telles que l'automatisation et l'intelligence artificielle, pour garantir une production toujours plus performante et compétitive.

Le secteur automobile marocain, qui joue désormais un rôle central dans l'économie nationale, illustre parfaitement le potentiel des politiques industrielles stratégiques et cohérentes. Il est

devenu un symbole de la capacité du Maroc à transformer des défis en opportunités, tout en consolidant sa position comme acteur clé de l'industrie automobile mondiale. À l'avenir, des efforts concertés devront être déployés pour surmonter les défis restants et ouvrir la voie à une croissance encore plus prometteuse.

Tableau1 : Les recettes en IDE secteur industrie automobile au Maroc

Années	Recettes (en millions DH)	Taux de change
2011	1127	69.73%
2012	3745	232.30%
2013	2701	-27.88%
2014	2343	-13.25%
2015	2380	1.57%
2016	5011	110.55%
2017	2200	-127.77%
2018	3986	81.18%
2019	6537	63.99%
2020	3574	-45.33%
2021	5177	44.85%
2022	7099	37.12%

Source : Office de Change (Maroc)

Les investissements directs étrangers (IDE) dans le secteur automobile au Maroc ont affiché une tendance globale à la hausse au cours de la période 2011-2022, bien qu'ils aient été marqués par des fluctuations notables. Ces variations traduisent les dynamiques complexes du marché mondial, ainsi que les influences des politiques publiques et des événements conjoncturels tels que la pandémie de Covid-19.

En 2011, le Maroc a enregistré un faible volume d'IDE dans le secteur automobile, atteignant seulement 1127 millions de dirhams. Cependant, dès 2012, les recettes ont bondi à 3745 millions de dirhams, représentant un taux de croissance impressionnant de 69,73 %. Cette augmentation spectaculaire reflète les premiers résultats des politiques d'attractivité mises en place par le gouvernement marocain, notamment à travers des incitations fiscales et la mise en œuvre d'infrastructures industrielles modernes.

L'année 2014 marque un tournant stratégique avec le lancement du Plan d'Accélération Industrielle (PAI), qui a permis de structurer le secteur autour d'écosystèmes industriels compétitifs. Ce plan a donné un nouvel élan aux IDE, bien que les résultats aient varié d'une année à l'autre. En 2015, par exemple, les recettes ont progressé légèrement de 1,57 %, atteignant 2380 millions de dirhams. Cette progression modérée a rapidement été suivie par une augmentation exceptionnelle en 2016, où les IDE ont atteint 5011 millions de dirhams (+110,55 %).

Ces succès, toutefois, n'ont pas été linéaires. En 2017, les IDE ont reculé, reflétant une période de consolidation après des croissances rapides. En 2018 et 2019, le secteur a montré des signes de reprise, grâce à des partenariats stratégiques avec des constructeurs automobiles mondiaux comme Renault et PSA (aujourd'hui Stellantis). Ces entreprises ont non seulement augmenté leurs investissements directs, mais ont également attiré un réseau croissant de sous-traitants internationaux et locaux, renforçant ainsi l'écosystème industriel marocain.

L'année 2020 a représenté un défi majeur pour le secteur, avec l'impact de la pandémie de Covid-19 sur l'économie mondiale. Les IDE ont chuté de 45,33 %, passant de 6537 millions de dirhams en 2019 à 3574 millions de dirhams en 2020. Cette baisse dramatique reflète la perturbation des chaînes d'approvisionnement mondiales et la réticence des investisseurs face à une incertitude économique généralisée.

Cependant, la reprise a été rapide. Dès 2021, les recettes ont rebondi à 5177 millions de dirhams, avant d'atteindre 7099 millions de dirhams en 2022, soit une hausse de 37,12 %. Cette

performance souligne non seulement la résilience du secteur automobile marocain, mais aussi sa capacité à attirer des IDE malgré un environnement international encore incertain.

Les résultats obtenus en 2022 témoignent de l'efficacité des politiques industrielles marocaines, qui ont su capitaliser sur la demande croissante pour des plateformes de production compétitives et bien connectées aux marchés mondiaux. La modernisation des infrastructures, comme le port de Tanger Med et les zones industrielles intégrées, a joué un rôle clé dans cette réussite.

En conclusion, l'évolution des IDE dans le secteur automobile au Maroc entre 2011 et 2022 illustre une trajectoire de croissance soutenue par des réformes stratégiques et des investissements dans des infrastructures de classe mondiale. Malgré des périodes de ralentissement, notamment dues à des crises globales, le Maroc a su maintenir son attractivité en tant que destination de choix pour les investisseurs étrangers dans l'automobile. Cette résilience positionne le Royaume comme un acteur incontournable de l'industrie automobile en Afrique et au-delà, tout en mettant en lumière les défis à venir pour assurer une croissance durable et inclusive.

2.2 La production :

L'industrie automobile marocaine a connu une croissance remarquable au cours des dix dernières années, se positionnant comme l'un des piliers majeurs de l'économie nationale. Cette progression s'est manifestée par des performances impressionnantes en termes de production de véhicules, qu'il s'agisse de voitures particulières ou de véhicules commerciaux. À cela s'ajoute une contribution significative à la création d'emplois, faisant du secteur un moteur essentiel de développement socio-économique au Maroc. Les indicateurs de production et d'exportation montrent une croissance annuelle soutenue, témoignant de la solidité et de la résilience du secteur.

L'essor du secteur automobile marocain s'inscrit dans une stratégie de développement entamée depuis les années 1960. Conscient du potentiel de cette industrie, l'État marocain a déployé des efforts importants pour bâtir une infrastructure industrielle solide et instaurer des politiques publiques attractives. Les premiers projets, bien qu'à une échelle modeste, ont permis de poser les bases d'un écosystème industriel intégré. Ces initiatives ont favorisé l'augmentation de la demande intérieure pour les composants automobiles, stimulé le développement de la sous-traitance locale et renforcé les compétences des ressources humaines dans le domaine. Ces avancées ont marqué une étape décisive dans la transformation de l'industrie automobile marocaine, établissant les fondations de son succès actuel.

Aujourd'hui, le Maroc est reconnu comme un leader africain dans l'industrie automobile, grâce à des investissements massifs dans des infrastructures modernes et à l'implantation de grands constructeurs internationaux tels que Renault et Stellantis. Ces entreprises, avec leurs vastes capacités de production, ont joué un rôle clé dans la montée en puissance du secteur. Elles ont également contribué à la création d'un réseau de fournisseurs locaux et régionaux, favorisant l'émergence d'une chaîne de valeur compétitive.

Toutefois, malgré les résultats positifs obtenus jusqu'à présent, le secteur automobile marocain doit relever plusieurs défis à moyen et long terme. À l'échelle mondiale, l'industrie automobile est confrontée à des ruptures technologiques majeures, notamment avec l'émergence des véhicules électriques et autonomes. Ces transformations technologiques exigent des investissements importants en recherche et développement, ainsi qu'une adaptation rapide des chaînes de production pour répondre aux nouvelles exigences du marché.

En outre, les pressions concurrentielles augmentent à mesure que d'autres économies émergentes, notamment en Afrique subsaharienne et en Asie, intensifient leurs efforts pour attirer les investisseurs internationaux. Cette concurrence accrue pourrait limiter la capacité du Maroc à maintenir sa position de leader continental. Par ailleurs, les changements rapides dans

la demande de véhicules, influencés par des préoccupations environnementales et des évolutions réglementaires, ajoutent une couche de complexité à la planification stratégique du secteur.

Comme l'illustre le tableau ci-dessous sur l'évolution de la production d'automobiles au Maroc par unité, les progrès réalisés au cours de la dernière décennie sont significatifs. Toutefois, pour consolider ces acquis et se préparer aux défis futurs, l'industrie automobile marocaine devra poursuivre son orientation vers l'innovation et la durabilité. Cela implique notamment de renforcer les capacités de production de véhicules électriques et hybrides, de diversifier les marchés cibles et de promouvoir l'intégration des petites et moyennes entreprises locales dans les chaînes de valeur mondiales.

Tableau 2: Capacité de production automobile annuelle par période (en unité)

Années	V.de passagers	V. commerciales	Total	Taux de change
2011	43 240	16 237	59 477	41,4%
2012	103 364	5379	108 743	82,8%
2013	146 842	20 610	167 452	42,1%
2014	209 999	21 987	231 986	38,5%
2015	260 129	28 200	288 329	24,3%
2016	313 868	31 238	345 106	19,7%
2017	341 802	34 484	376 826	9%
2018	368 601	33 484	402 085	17,6%
2019	360 110	34 542	394 652	-1,8%
2020	221 299	27 131	248 430	-38%
2021	338 339	64 668	403 007	23%
2022	450 000	65 000	515 000	27,8%

Source : OICA.net / Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles

En 2011, la production dans l'industrie automobile a atteint un total de 59 477 unités, comprenant les voitures de passagers et commerciales (43 240 – 16 237), avec un taux de croissance de 41,4 % par rapport à l'année précédente. En 2012, ce chiffre a grimpé à 108 743 véhicules, marquant une croissance remarquable de 82,8 %.

En 2013, la production a atteint 167 452 véhicules, soit une augmentation de 42,1 % par rapport à 2012. En 2014, la capacité totale s'est élevée à 231 986 véhicules, avec un taux de croissance de 38,5 %. En 2015, 288 329 véhicules ont été produits, marquant une croissance de 24,3 %. En 2016, la production a atteint 345 106 unités, avec un taux de croissance de 19,7 %.

En 2017, la capacité de production de véhicules a atteint 376 826 unités, suivie d'une augmentation en 2018 à 402 085 véhicules, représentant un taux de croissance de 17,6 % par rapport à 2017. Cependant, en 2019, la production a légèrement diminué à 394 652 unités, enregistrant une baisse de 1,8 %.

En 2020, la pandémie de COVID-19 a fortement impacté le secteur, entraînant une chute de la production à 248 430 véhicules, soit une baisse de 38 % par rapport à l'année précédente. En 2021, le secteur a amorcé une reprise avec une production de 403 007 véhicules, marquant une croissance de 23 % par rapport à 2020.

En 2022, la capacité de production automobile au Maroc a atteint 515 000 unités, réparties entre 450 000 véhicules de passagers et 65 000 véhicules commerciaux. Cette progression de 27,8 % par rapport à 2021 reflète la consolidation des efforts de l'État marocain et des investissements dans le secteur.

Le Maroc continue de tirer parti de sa stratégie industrielle, notamment à travers le Plan d'Accélération Industrielle, qui a favorisé l'attractivité des investisseurs étrangers. Les grands constructeurs comme Renault et PSA (Stellantis) jouent un rôle clé dans ce développement. Renault, par exemple, opère à travers la SOMACA près de Casablanca et les usines de Melloussa (Tanger) et PSA Kénitra, des pôles majeurs pour l'assemblage et la production.

Cette performance témoigne d'une vision industrielle ambitieuse qui positionne le Maroc

comme un acteur clé dans l'industrie automobile mondiale.

3. Méthodologie de recherche

L'industrie automobile en Afrique du Sud et au Maroc a connu des évolutions significatives au cours de la dernière décennie. Cette période, s'étendant de 2011 à 2022, permet d'analyser les dynamiques concurrentielles entre les deux pays, qui ont évolué de manière contrastée dans ce secteur clé de l'économie. En 2011, l'Afrique du Sud était encore le leader incontesté en matière de production automobile en Afrique, mais le Maroc, avec des stratégies industrielles proactives, a rapidement réduit cet écart. Depuis 2017, le Maroc a pris la tête de la production automobile sur le continent, surpassant l'Afrique du Sud en termes de volumes de production. Cette étude se concentre sur l'analyse des données de production automobile dans ces deux pays sur la période 2011-2022, afin de mieux comprendre les facteurs ayant conduit à ce renversement de positions. Les pays étudiés présentent des trajectoires différentes, l'Afrique du Sud s'appuyant sur une longue histoire industrielle, tandis que le Maroc a émergé comme un nouveau hub automobile en raison de réformes stratégiques et de politiques ciblées.

Les données utilisées pour cette analyse proviennent principalement de l'Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA), qui compile des informations détaillées sur la production automobile à l'échelle mondiale. Ces données ont été choisies pour leur fiabilité et leur exhaustivité, permettant ainsi une comparaison directe de la production annuelle d'automobiles dans les deux pays sur la période étudiée.

L'objectif de cette section empirique est de mettre en lumière l'évolution de la production automobile en Afrique du Sud et au Maroc, en tenant compte des fluctuations économiques, des politiques industrielles mises en place, et des impacts externes tels que les crises économiques mondiales et les défis liés à la pandémie de COVID-19. À travers l'analyse de ces données, nous cherchons à identifier les facteurs qui ont contribué à l'ascension du Maroc comme leader régional et à mieux comprendre les défis rencontrés par l'industrie automobile en Afrique du Sud.

4. Résultats et discussions :

L'industrie automobile en Afrique du Sud, longtemps considérée comme un pilier industriel majeur sur le continent, a des racines profondes, marquées par l'installation de la première chaîne de montage Ford à Port Elizabeth en 1924. Ce secteur s'est développé autour de la production de voitures particulières et de véhicules utilitaires, consolidant la position du pays en tant que leader africain pendant plusieurs décennies. L'Afrique du Sud a bénéficié de solides infrastructures, d'une expertise industrielle accumulée et d'accords commerciaux avantageux, qui ont permis l'intégration de l'industrie locale dans les chaînes de valeur mondiales.

Cependant, depuis 2017, un changement notable s'est produit : le Maroc a surpassé l'Afrique du Sud en termes de production automobile, devenant ainsi le premier acteur du secteur sur le continent. Ce renversement illustre les effets de stratégies industrielles proactives mises en place par le Maroc, axées sur l'attraction des investissements directs étrangers (IDE), la création de zones franches, et le développement d'écosystèmes industriels compétitifs. Des géants de l'industrie, tels que Renault et PSA (aujourd'hui Stellantis), ont choisi d'implanter des usines au Maroc, attirés par un environnement favorable comprenant des incitations fiscales, une main-d'œuvre qualifiée et des coûts compétitifs.

Le Maroc a également capitalisé sur sa proximité géographique avec l'Europe, permettant une logistique fluide et rapide pour l'exportation de véhicules. Ce positionnement stratégique, combiné à des infrastructures modernes comme le port de Tanger Med, a permis au pays d'augmenter sa capacité de production et de répondre aux exigences du marché mondial. En

outre, le développement de formations spécifiques et de partenariats avec des institutions éducatives a joué un rôle clé dans la constitution d'un capital humain adapté aux besoins de l'industrie automobile.

En comparaison, l'Afrique du Sud fait face à des défis structurels, notamment des grèves fréquentes, des coûts énergétiques élevés et une stagnation de la modernisation industrielle. Ces éléments ont limité sa compétitivité, ouvrant la voie à l'émergence du Maroc comme nouvel acteur dominant.

Ainsi, la trajectoire de l'industrie automobile en Afrique reflète non seulement les dynamiques compétitives entre les deux pays, mais également l'importance des politiques industrielles ciblées et de l'adaptabilité aux évolutions du marché mondial

Tableau 4 : Capacité de production automobile annuelle en Afrique du Sud par période (en unité)

Pays	Afrique du Sud		Maroc	
Années	Unités produites	Taux de change	Unités produites	Taux de change
2011	312 265	5.71%	43 240	21.64%
2012	274 873	-11.97%	103 364	139.05%
2013	265 257	-3.49%	146 842	42.06%
2014	277 491	4.61%	209 999	43.01%
2015	341 025	22.89%	260 129	23.87%
2016	335 539	-1.60%	313 868	20.65%
2017	321 358	-4.30%	341 802	8.89%
2018	321 097	-0.08%	368 601	7.84%
2019	348 665	8.58%	360 110	-2.30%
2020	238 216	-31.67%	221 299	-38.55%
2021	239 267	0.44%	338 339	52.88%
2022	309423	11%	404742	15%

Source : OICA.net / Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles

4.1 Résultats

En se basant sur les données du tableau ci-dessus, l'Afrique du Sud a toujours dominé la production automobile en Afrique jusqu'en 2017. En 2011, la production sud-africaine a dépassé les 312 000 unités, avec une légère augmentation de 5.71 % par rapport à l'année précédente. En revanche, le Maroc était encore en phase de développement, avec une production de 43 240 unités, mais enregistrant une forte augmentation de 21.64 % par rapport à 2010.

Au fil des années, la tendance s'est inversée, avec une forte croissance au Maroc, où la production a connu une augmentation impressionnante de 203.65 %, passant de 103 364 voitures en 2012 à 313 868 voitures en 2016. À l'opposé, l'Afrique du Sud a montré une évolution plus fluctuante, avec des périodes de croissance et de déclin. Entre 2012 et 2013, la production a diminué de 3.49 %, passant de 274 873 à 265 257 unités. De même, entre 2015 et 2016, la production est tombée de 341 025 à 335 539 voitures, soit une baisse de 1.60 %. Toutefois, certains pics de production ont été notés, comme entre 2013 et 2014 (+4.61 %) et entre 2014 et 2015 (+22.89 %). Sur la période 2012-2016, l'Afrique du Sud a enregistré un taux de croissance moyen de seulement 22.07 %, bien inférieur à celui du Maroc.

Le tournant majeur s'est produit en 2017, lorsque le Maroc a surpassé l'Afrique du Sud en termes de production automobile pour la première fois, atteignant 341 802 unités contre 321 351 unités pour l'Afrique du Sud. La crise sanitaire mondiale en 2020 a lourdement impacté les deux pays, avec une baisse de 38.54 % au Maroc et de 31.67 % en Afrique du Sud. Cependant, le Maroc a rapidement récupéré en 2021, produisant 338 339 voitures, bien que ce chiffre reste inférieur à celui de 2019 (360 110 voitures). L'Afrique du Sud, quant à elle, a enregistré une reprise plus lente, avec 239 267 unités produites en 2021, une légère augmentation par rapport à 2020 (238 216 unités). Enfin, en 2022, les deux pays ont connu une reprise, avec une production de 404

742 voitures au Maroc (+15 %) et de 309 423 voitures en Afrique du Sud (+11 %), confirmant ainsi la position de leader du Maroc dans l'industrie automobile africaine.

4.2 Discussions

L'analyse des données de production automobile pour l'Afrique du Sud et le Maroc entre 2011 et 2022 révèle une dynamique intéressante de compétitivité et de transformation industrielle. Au début de la période étudiée, l'Afrique du Sud dominait clairement la production automobile en Afrique, avec des volumes de production élevés et une tendance à la croissance, bien que modérée. En 2011, la production sud-africaine dépassait les 312 000 unités, enregistrant une légère augmentation de 5.71 % par rapport à l'année précédente. Cette performance reflétait la solidité du secteur automobile sud-africain, soutenu par des infrastructures de production bien établies et un ancrage historique dans le paysage industriel africain.

En revanche, le Maroc, avec une production de seulement 43 240 unités en 2011, se trouvait encore dans une phase de développement. Cependant, malgré des volumes plus modestes, le Maroc a enregistré une croissance impressionnante, avec une augmentation de 21.64 % par rapport à 2010. Cette dynamique de croissance rapide s'est poursuivie au fil des années, avec une progression exponentielle de la production qui a atteint 313 868 voitures en 2016, soit une augmentation de 203.65 % par rapport à 2012. Ce bond significatif s'explique par des politiques industrielles ciblées du Maroc, qui ont favorisé l'attraction d'investissements étrangers et le développement de zones de production spécialisées, comme l'usine Renault de Tanger.

En revanche, l'industrie automobile sud-africaine a montré une tendance plus fluctuante, avec des périodes de croissance suivies de baisses. Entre 2012 et 2013, par exemple, la production a chuté de 3.49 %, et une autre baisse a été notée entre 2015 et 2016 (-1.60 %). Ces fluctuations peuvent être attribuées à plusieurs facteurs, notamment des tensions sociales, des grèves, ainsi que des défis structurels tels que les coûts énergétiques élevés et la faiblesse de l'investissement dans la modernisation des infrastructures de production. En comparaison, le Maroc a connu une évolution plus stable et soutenue, avec des taux de croissance élevés année après année, ce qui a permis au pays de surpasser l'Afrique du Sud en termes de production automobile dès 2017. Le tournant majeur de 2017 a marqué une étape clé dans l'histoire de l'industrie automobile en Afrique, avec le Maroc surpassant l'Afrique du Sud pour la première fois en termes de production. Ce succès s'explique en grande partie par les efforts du Maroc pour se positionner comme un hub automobile compétitif, notamment grâce à la création de zones franches, des incitations fiscales, et des partenariats avec de grands constructeurs internationaux tels que Renault et PSA. L'Afrique du Sud, malgré sa position de leader historique, n'a pas réussi à maintenir son rythme de croissance en raison de problèmes internes, ce qui a permis au Maroc de prendre l'ascendant.

La crise sanitaire mondiale de 2020 a eu un impact négatif sur la production automobile dans les deux pays, comme en témoigne la baisse de 38.54 % au Maroc et de 31.67 % en Afrique du Sud. Cependant, le Maroc a montré une résilience remarquable, récupérant rapidement avec une production de 338 339 unités en 2021, bien qu'en deçà des niveaux de 2019. En revanche, l'Afrique du Sud a connu une reprise plus lente, avec une production de 239 267 voitures en 2021, toujours en dessous de son niveau de production d'avant-crise.

En 2022, les deux pays ont connu une reprise progressive, mais le Maroc a continué à renforcer sa position de leader en Afrique, avec une production de 404 742 unités (+15 %), contre 309 423 unités pour l'Afrique du Sud (+11 %). Ces chiffres confirment le rôle prééminent du Maroc dans l'industrie automobile africaine et témoignent de l'efficacité de ses politiques industrielles et de son orientation vers l'internationalisation.

En conclusion, les résultats montrent une évolution contrastée des deux pays. L'Afrique du Sud, bien qu'ayant longtemps été le leader régional, a fait face à des défis internes qui ont entravé sa croissance, tandis que le Maroc a su capitaliser sur des stratégies industrielles bien ciblées pour

devenir le principal acteur du secteur automobile en Afrique. Cette analyse met en lumière l'importance des politiques publiques dans la compétitivité industrielle et démontre que des réformes adaptées peuvent permettre à un pays de transformer ses secteurs économiques clés et de se positionner comme leader dans un marché mondial en constante évolution.

5. Conclusion

Au cours des dix dernières années, l'industrie automobile au Maroc a connu un essor spectaculaire, alimenté par des politiques industrielles audacieuses et une vision claire portée par les autorités publiques. Cette dynamique s'inscrit dans une volonté stratégique de faire du Maroc une plateforme incontournable de production automobile, non seulement pour le marché africain, mais aussi pour les marchés mondiaux. Grâce à l'initiative royale en matière de développement économique, le pays a réussi à se positionner comme un leader en matière de fabrication de véhicules. Le Maroc est devenu une base stratégique pour plusieurs grands constructeurs automobiles, qui ont investi massivement dans le pays, attirés par des avantages fiscaux et des infrastructures de qualité.

La stratégie nationale mise en place a permis l'émergence de clusters industriels autour des grands sites de production, comme ceux de Tanger et de Casablanca, où l'on trouve des usines de montage de véhicules et des centres de production de pièces détachées. Ces écosystèmes industriels ont été conçus pour maximiser l'efficacité, tout en favorisant la durabilité des processus de fabrication, ce qui a permis d'augmenter la capacité de production nationale, qui a plus que triplé au cours des dernières années. De plus, l'amélioration continue des normes de qualité a permis au Maroc de se positionner parmi les producteurs de véhicules les plus compétitifs au monde.

Le secteur automobile marocain a, en 2022, consolidé son statut de leader en Afrique, surpassant l'Afrique du Sud, jusque-là considéré comme le principal acteur automobile du continent. En effet, la production automobile marocaine a largement dépassé celle de son concurrent sud-africain, propulsant le pays en tête des exportateurs de véhicules sur le continent africain. Le Maroc bénéficie également d'une forte demande en exportations, avec des véhicules destinés principalement aux marchés européens, mais aussi vers d'autres régions, ce qui en fait un acteur stratégique au niveau mondial.

Pour maintenir cette trajectoire ascendante, le gouvernement marocain a facilité l'intégration des investisseurs étrangers par la mise en place de politiques fiscales attrayantes, incluant des exonérations fiscales et des subventions pour les entreprises opérant dans ce secteur. En outre, le développement d'infrastructures modernes telles que des ports, des aéroports et des routes a été un élément clé du succès de cette politique industrielle. L'infrastructure portuaire marocaine, notamment le port de Tanger Med, est devenu un des plus importants en Afrique, favorisant ainsi les échanges commerciaux et permettant une connectivité directe avec l'Europe, l'Asie et l'Amérique du Nord.

Cependant, malgré ces réussites, plusieurs défis persistent, notamment ceux liés aux crises mondiales. La pandémie de COVID-19 a mis en lumière la vulnérabilité du secteur face aux chocs externes. Les fermetures d'usines et les perturbations des chaînes d'approvisionnement mondiales ont entraîné des ralentissements dans la production et une baisse des exportations. De plus, la guerre en Ukraine a perturbé les chaînes d'approvisionnement, notamment en ce qui concerne les matières premières nécessaires à la production automobile, telles que les câbles pour véhicules et les semi-conducteurs. Par ailleurs, la hausse des prix de l'énergie, en particulier du gaz et du pétrole, a eu un impact direct sur les coûts de production, mettant à l'épreuve la compétitivité du secteur.

Malgré ces obstacles, le Maroc a su s'adapter rapidement. Le gouvernement a pris des mesures pour soutenir les producteurs locaux et améliorer leur résilience face aux crises. Le pays continue de se distinguer comme le principal centre industriel automobile en Afrique, avec des

perspectives prometteuses pour les années à venir, notamment grâce à la transition vers des véhicules électriques et à la modernisation des technologies de production. Par ailleurs, le Maroc se positionne comme un acteur clé dans la dynamique d'exportation automobile, soutenant ainsi l'intégration de l'Afrique dans le commerce mondial.

Références :

- (1). Alessandrini, S., (2000), "FDI in the MENA region", Third Mediterranean Development Forum, Cairo, 5-8 march. J. Clerk Maxwell, A Treatise on Electricity and Magnetism, 3rd ed., vol. 2. Oxford: Clarendon, 1892, pp.68–73.
- (2). Banque Mondiale. (2022). *Ease of Doing Business Report*.
- (3). Belkhadir, A. (2023). *L'écosystème automobile marocain : intégration locale et compétitivité*.
- (4). Benassy, A., Larche-Revil A., Fontagné L, (2000). "MENA countries in the competition for FDI: Designing an exchange rate strategy". International Seminar GDR-EMMA , Commissariat du Plan. 2000/01/23. Paris
- (5). Bouoiyour, J. (2003 a.), "Trade and GDP Growth in Morocco: Short-run or Long-run Causality?" Forthcoming in Brazilian Journal of Business and Economics.
- (6). CESE. (2023). *Transition énergétique et industrie automobile au Maroc*.
- (7). Charjaoui, J. (2022). L'industrie de l'automobile au Maroc: Réalités du présent et défis futurs [The automotive industry in Morocco: Present realities and future challenges]. Université Ibn Tofail - Kénitra, Maroc.
- (8). <https://www.oc.gov.ma/sites/default/files/2022-08/IEE%20Juin%202022.pdf>
- (9). <https://www.oica.net/category/production-statistics/2021-statistics/>
- (10). Ministère de l'Industrie et du Commerce (2023). *Rapport sur le développement industriel*.
- (11). Office des Changes. (2023). *Rapport sur les échanges commerciaux du Maroc*.
- (12). UNCTAD. (2023). *World Investment Report*.