

L'impact de la politique industrielle sur le développement de l'industrie automobile au Maroc

The impact of industrial policy on Morocco's automotive industry development

Boubaker KHIATI, (Doctorant)

*Laboratoire d'Etudes et Recherches en Économie et Management Appliqué (LEREMA)
Faculté des Sciences Juridiques, Économiques et Sociales d'Agadir
Université IBN ZOHR, Maroc*

Amina ECH-CHBANI, (Enseignante-chercheure)

*Laboratoire d'Etudes et Recherches en Économie et Management Appliqué (LEREMA)
Faculté des Sciences Juridiques, Économiques et Sociales d'Agadir
Université IBN ZOHR, Maroc*

Adresse de correspondance :	Faculté des Sciences Juridiques, Economiques et Sociales B.P 8658 Cité Dakhla Agadir Université Ibn Zohr Maroc (Agadir) 80000 (+212) 528 23 28 20
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	KHIATI, B., & ECH-CHBANI, A. (2025). L'impact de la politique industrielle sur le développement de l'industrie automobile au Maroc. <i>International Journal of Accounting, Finance, Auditing, Management and Economics</i> , 6(8), 63–77.
Licence	Cet article est publié en open Access sous licence CC BY-NC-ND

Le rôle de la politique publique industrielle dans l'essor de l'industrie automobile au Maroc

Résumé :

Depuis le début des années 2000, le Maroc a mis en œuvre plusieurs stratégies industrielles successives visant à positionner l'industrie automobile comme vecteur de développement économique et d'attractivité des investissements directs étrangers. Ce travail se propose donc d'examiner le rôle central de la politique publique industrielle dans le développement de l'industrie automobile au Maroc. À travers une analyse qualitative fondée sur des rapports institutionnels, des études économiques récentes et des travaux académiques, elle met en évidence comment l'État marocain a mobilisé une série d'instruments de politique industrielle pour structurer un écosystème automobile compétitif, favorisant ainsi l'implantation d'investissements directs étrangers et l'émergence d'une filière à forte valeur ajoutée. Grâce à cette politique industrielle, le Maroc s'est progressivement imposé comme un leader continental dans le secteur automobile, surpassant l'Afrique du Sud pour devenir ainsi le plus grand producteur de voitures et le premier exportateur de véhicules en Afrique. Cette stratégie industrielle a permis l'implantation de grands groupes internationaux, l'essor des exportations, la création d'emplois, et une intégration industrielle progressive. Le secteur, le premier poste d'exportation du pays en 2024, a généré 157,6 milliards de dirhams et mobilise plus de 200 000 emplois directs. La stratégie industrielle marocaine prévoyait également une transition vers une mobilité durable en attirant des capitaux étrangers dans la fabrication de batteries et en développant des infrastructures de recharge. Toutefois, des défis structurels persistent : dépendance technologique, faiblesse de l'intégration locale, et nécessité d'adaptation aux mutations mondiales. Ce travail s'inscrit dans une perspective d'analyse des politiques industrielles comme outil de transformation structurelle, en s'appuyant essentiellement sur les idées de l'économie institutionnelle.

Mots clés : Politique publique, Stratégie industrielle, Attractivité territoriale, Investissements directs étrangers (IDE), Industrie automobile.

JEL Classification : L52, F21, O25, R58

Type du papier : Analyse empirique

Abstract :

Since the early 2000s, Morocco has implemented a series of successive industrial strategies aimed at positioning the automotive industry as a driver of economic development and a key vector for attracting foreign direct investment (FDI). This paper seeks to examine the central role of public industrial policy in the development of the automotive sector in Morocco. Through a qualitative analysis based on institutional reports, recent economic studies, and academic research, it highlights how the Moroccan state has mobilized a range of industrial policy instruments to structure a competitive automotive ecosystem, contributing to the establishment of foreign investors and the emergence of a high value-added industrial sector. Thanks to this industrial policy, Morocco has gradually established itself as a continental leader in the automotive sector, surpassing South-Africa to become both the largest car producer and leading vehicle exporter in Africa. This industrial strategy has enabled the implantation of major international groups, the expansion of exports, the creation of jobs, and a gradual process of industrial integration. In 2024, the automotive sector became Morocco's top export industry, generating 157,6 billion dirhams in revenue and providing more than 200 000 direct jobs. Morocco's industrial policy has also anticipated the transition to sustainable mobility by attracting investments in battery production and establishing charging infrastructure. However, structural challenges remain: technological dependence, weak local integration and the need to adapt to global changes. This study adopts a perspective that examines industrial policies as instruments for structural transformation, principally based on the principles of institutional economics.

Keywords : Public policy, Industrial strategy, Territorial attractiveness, Foreign direct investment (FDI), Automotive Industry.

Classification JEL : L52, F21, O25, R58

Paper type : Empirical Analysis

Introduction

Dans le cadre de leurs stratégies de croissance, de nombreux pays en développement et émergents ont mis en place une industrie automobile nationale, entraînant, ces dernières décennies, une montée en puissance de ces pays dans le secteur automobile mondial. En effet, le développement de l'industrie automobile locale fait partie intégrante d'une politique industrielle visant à atteindre des objectifs économiques stratégiques, notamment la création d'emploi, le transfert de technologie au sein du tissu industriel local, tout en limitant la dépendance vis-à-vis des importations (Humphrey & Oeter, 2000; United Nations Industrial Development Organization, 2020). Cette orientation est expliquée par le fait que l'industrie automobile est largement perçue comme un symbole de modernisation industrielle, en raison de sa complexité technologique et de ses multiples effets d'entraînement sur l'ensemble de l'appareil productif (Jones & Womack, 1985).

Plusieurs études ont affirmé que la transformation, la croissance et la compétitivité du secteur industriel sont largement influencées par les stratégies mises en œuvre par les gouvernements (Buckley, 2018; Lin, 2012; Porter, 2000). La littérature souligne que les politiques publiques volontaristes, plus particulièrement dans les pays d'Asie de l'Est, ont été efficaces et déterminantes dans le développement des secteurs jugés stratégiques (Amsden, 2001; Evans, 1995; Johnson, 1982; Wade, 1990).

Dans le secteur automobile, des pays comme la Turquie, la Thaïlande, le Mexique et la Malaisie ont réussi à attirer des investissements massifs. En effet, la Turquie a réussi à devenir l'un des principaux pôles de construction automobile d'Europe grâce à une stratégie industrielle cohérente axée sur la stimulation de l'intégration locale, les subventions orientées vers l'exportation et le développement des infrastructures et zones industrielles (Altay, 2024; Atiyas & Bakis, 2015). De même, la politique industrielle automobile en Thaïlande se distingue par une stratégie sélective basée sur le concept de « product champions », des avantages fiscaux et le soutien de la recherche et développement (Natsuda & Thoburn, 2014). Le cas du Mexique illustre ainsi le succès d'une stratégie marquée par l'ouverture commerciale globale accélérée par l'accord de libre-échange nord-américain (ALENA), le passage à un modèle fortement tourné vers l'exportation et fondé principalement sur l'IDE, notamment en provenance des États-Unis, du Japon, de l'Allemagne et de la Corée du Sud. (Contreras et al., 2012; Crossa & Ebner, 2020; Klier & Rubenstein, 2017; Tuman & Erlingsson, 2019). Par ailleurs, ces expériences internationales illustrent parfaitement que l'essor d'une industrie automobile locale dépend de la qualité des politiques publiques mises en place. En Malaisie, la politique industrielle automobile s'est progressivement transformée, passant d'un modèle fondé sur la protection et la substitution aux importations à une ouverture encadrée, combinant intégration régionale, innovation technologique et maintien des mécanismes de soutien ciblés. Cette transition s'appuie sur une forte intervention de l'État, désormais orienté vers l'attraction des investissements à forte valeur ajoutée (Athukorala, 2014; Doner, 1992; Suffian, 2021). À côté des expériences précédemment évoquées, le cas du Maroc se distingue par une émergence plus récente, mais rapide et stratégique. Il illustre comment un pays en provenance du continent africain peut établir rapidement une industrie automobile compétitive et s'imposer en tant que le deuxième producteur de véhicules en Afrique (Hahn & Auktor, 2017).

L'industrie automobile occupe une place prépondérante dans l'économie du Maroc, s'étant affirmée en tant que premier secteur exportateur du pays à partir de 2013, avec une part qui atteint presque un tiers du total des exportations (Office des Changes, 2023, 2024). Grâce à des politiques industrielles prometteuses, à l'instar du Plan d'Accélération Industrielle (2014-2020), le Maroc a réussi à attirer d'importants investissements directs étrangers (IDE) dans ce secteur stratégique. L'expansion de l'industrie automobile témoigne par conséquent du succès

de la politique industrielle marocaine en matière de la diversification économique et d'intégration continue et croissante aux chaînes de valeur à l'échelle mondiale.

Force est de rappeler que l'action publique au Maroc a été déterminante dans le développement économique, notamment à travers la mise en œuvre de politiques sectorielles ambitieuses et de leviers incitatifs ciblés. C'est dans cette optique qu'au début des années 2000, le Maroc s'est engagé dans une série de réformes structurelles majeures dans le but de moderniser son économie, d'améliorer son environnement des affaires et la qualité de ses infrastructures. Ces mesures, inscrites dans une vision stratégique globale, traduisent une réelle détermination politique à positionner le royaume en tant qu'une plateforme régionale pour les investissements directs étrangers (IDE). Grâce à cette stratégie volontariste basée sur la diversification économique, la stabilité macroéconomique et la modernisation des institutions publiques, le Maroc est devenu l'une des destinations les plus attractives dans la région du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord (MENA).

Il est aujourd'hui largement admis que les pays qui ont réussi à rattraper les anciens pays industrialisés à revenu élevé sont ceux dont les gouvernements ont activement favorisé le changement structurel, encouragé la recherche de nouveaux modèles économiques et marchés, et dirigé des ressources vers des activités nouvelles prometteuses (Altenburg, 2011).

Dans ce contexte, une question centrale se pose : Dans quelle mesure la politique publique industrielle marocaine a-t-elle favorisé le développement de l'industrie automobile ?

Nous formulons, ainsi, l'hypothèse selon laquelle « les politiques industrielles mises en œuvre au Maroc depuis les années 2 000 ont eu une influence positive sur l'essor de l'industrie automobile ».

L'objectif de cette contribution est d'analyser les mécanismes par lesquels l'État marocain a influencé l'attractivité territoriale du secteur automobile. Il s'agit ainsi de mettre en lumière le rôle stratégique joué par l'action publique dans la structuration d'un écosystème compétitif à l'échelle régionale et internationale. Plus précisément, il s'agit :

- D'identifier les principales stratégies industrielles mises en œuvre ;
- D'évaluer leur impact par les biais des indicateurs clés : les flux d'IDE, la production, les exportations et l'emploi.

Afin de répondre à cette problématique, l'article adopte une approche qualitative descriptive basée sur une analyse documentaire des données secondaires provenant de rapports institutionnels et documents officiels, émanant d'organismes nationaux et internationaux (Direction des Études et des Prévisions Financières (DEPF), le Conseil de la concurrence, l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE)...), d'ouvrages académiques de référence et d'articles scientifiques spécialisés. Ainsi, nous commencerons d'abord par présenter le cadre théorique et conceptuel des politiques publiques industrielles. Nous procéderons ensuite à une analyse des politiques publiques industrielles mise en œuvre au Maroc en faveur de l'industrie automobile. Enfin nous allons tenter d'évaluer l'impact de ces politiques sur le développement de ce secteur, à travers l'étude d'indicateurs quantitatifs.

1. Revue de littérature

1.1. Évolution historique de la politique industrielle

La politique industrielle trouve ses origines dans le moyen âge, où l'État intervenait déjà pour soutenir certaines activités productives. Toutefois, ce n'est qu'à la fin du 18^{ème} siècle que les premières réflexions théoriques de cette pratique ont véritablement émergé, notamment avec Alexander Hamilton, à travers son célèbre *Report on Manufactures* (1791). Bien qu'il reconnaisse la cohérence théorique des fondements du libéralisme économique d'Adam Smith, Hamilton soulignait les limites d'un marché livré à lui-même et considérait les théories de Smith comme « géométriquement vraies » sur le plan théorique, mais « pratiquement fausses » dans

la réalité (Oqubay, 2020). Il plaide ainsi pour une intervention publique afin de soutenir les industries naissantes dans un contexte de concurrence inégale (Hacker, 1957). Cette position sera ensuite approfondie par Friedrich List, qui insiste sur la nécessité de protéger temporairement les industries en développement pour devenir compétitive (List, 1979).

Les débats concernant la politique industrielle ont connu un regain d'intérêt pendant l'entre-deux-guerres. Cette période est marquée par le déclin des industries traditionnelles suite à l'émergence de nouveaux concurrents et aux transformations technologiques rapides, une augmentation du taux de chômage, une diminution de la productivité, et un affaiblissement de la structure de production dominée par le modèle traditionnel des petites entreprises (Chick, 2018). Ces difficultés s'aggravent avec l'effondrement de l'étalon-or au début des années 1930 ouvrant la voie à une montée du protectionnisme et à des politiques économiques plus interventionnistes. La politique industrielle s'inscrit alors dans un ensemble plus vaste de dispositifs visant à stimuler les marchés intérieurs, en particulier dans les pays les plus pauvres. C'est dans ce contexte que les premières idées d'industrialisation par substitution aux importations commencent à se développer. Après la Seconde Guerre mondiale, la politique industrielle s'impose comme un axe central dans les recherches sur le développement économique.

L'essor des études sur la politique industrielle remonte principalement aux années 1980-1990, sous l'impulsion des analyses consacrées aux processus de développement réussis de l'Asie de l'Est. Ces études ont mis en relief, d'une part, rôle déterminant de la structure de production et d'échanges dans la mesure où les biens n'ont pas les mêmes caractéristiques en termes de technologie et demande (Thirlwall, 2019). D'autre part, elles soulignent l'importance des institutions étatiques dans la transformation de ces structures et dans la coordination des acteurs publics et privés (Haggard, 2018). Cependant, la politique industrielle a été fortement critiquée, notamment par les économistes néoclassiques qui s'opposent aux modèles de croissance à secteur unique, et à l'idée selon laquelle l'État devrait cibler certains secteurs stratégiques.

Même dans un contexte libéral, et malgré les critiques, la politique industrielle n'a jamais totalement disparu. Elle a perduré sous des formes déguisées, dissimulée derrière d'autres appellations entre autres la politique énergétique.

À l'heure actuelle, une nouvelle génération de politiques industrielles est apparue, stimulée par la volonté de tirer parti des opportunités offertes par la quatrième révolution industrielle. Ce renouveau s'inscrit dans un contexte marqué par des tensions géopolitiques croissantes, où la concurrence alimente des guerres de politiques industrielles parallèlement aux guerres commerciales. Par ailleurs, les organisations internationales adoptent aujourd'hui une attitude plus favorable à l'égard de ces politiques, même dans les pays en développement, notamment africains (UNCTAD, 2016).

Enfin, les politiques industrielles modernes sont devenues de plus en plus omniprésentes, diversifiées et complexes. Elles se caractérisent, d'une part, par une approche multidimensionnelle, fondée sur un ensemble diversifié d'instruments qui dépassent largement les mesures traditionnelles de soutien à l'industrie manufacturière. D'autre part, elles abordent des thématiques nouvelles et poursuivent des objectifs multiples, incluant l'intégration dans les chaînes de valeur mondiales, l'innovation, l'économie de la connaissance ou encore les objectifs de développement durable (UNCTAD, 2018).

1.2. Les approches théoriques de politique industrielle

Pour de mieux comprendre l'évolution de la pensée autour de la politique industrielle, il est utile de retracer les principales approches théoriques ayant marqué ce champ d'analyse. Le tableau suivant propose une synthèse des principales approches historiques et contemporaines de la politique industrielle, en mettant en évidence les apports théoriques essentiels de chaque auteur ainsi que leur position quant à la place de l'État dans le développement industriel.

Tableau 1 : Résumé des approches de politique industrielle

Auteur(s)	Idée(s) principale(s)
Hirschman (1958)	Théorie de la croissance déséquilibrée : les déséquilibres planifiés sont des leviers de transformation économique ; l'action publique agit comme mécanisme d'induction, en générant des investissements induits par complémentarité.
Gerschenkron (1962)	Plus un pays entame tardivement son industrialisation, plus il recourt à des instruments spécifiques comme l'intervention étatique, les banques d'investissement puissantes ou un contrôle bureaucratique renforcé.
Johnson (1982)	L'intervention stratégique de l'État est fondée sur la coordination des investissements, la protection temporaire des industries naissantes, et l'encouragement des exportations dans une logique de structuration volontariste du tissu industriel (Cas du Japon).
Amsden (1989)	La croissance repose sur une intervention publique forte orientée vers l'investissement industriel fixe, avec limitation de l'entrée des firmes multinationales pour favoriser l'émergence d'une capacité scientifique et technologique nationale autonome. (Cas de la Corée du Sud).
Wade (1990)	La politique industrielle sectorielle repose sur un leadership étatique fort (« big leadership »), visant à orienter les ressources vers des secteurs spécifiques et à transformer les modèles d'investissement et de production dans l'industrie.
Chang (2002)	Les pays développés ont historiquement mis en œuvre des politiques interventionnistes ; le passage vers une industrie à haute valeur ajoutée nécessite une intervention publique structurée pour socialiser les risques d'investissement (subventions, crédits préférentiels...).
Rodrik (2004, 2008)	Il propose une vision pragmatique de la politique industrielle qui repose sur l'apprentissage institutionnalisé, l'expérimentation et la découverte collective fondée sur la coopération stratégique entre État et secteur privé pour identifier les opportunités économiques.
Altenburg (2011)	La politique industrielle repose sur la qualité du cadre institutionnel dans lequel elle est mise en œuvre ainsi que sur sa capacité à concilier un climat d'investissement propice au secteur privé avec des interventions ciblées en faveur de la productivité inclusive et durable
Mazzucato (2014)	La politique industrielle doit permettre à l'État de jouer un rôle entrepreneurial actif, en créant de nouveaux marchés et en prenant des risques là où le secteur privé n'intervient pas.
Aghion et al. (2011, 2021)	Ils plaident pour une politique industrielle fondée sur l'innovation et la concurrence ; l'État doit soutenir les secteurs porteurs comme l'éducation, la R&D et les technologies vertes dans une logique de gouvernance et de performance.
Noble (2025)	la politique industrielle contemporaine est de nature évolutive et se distingue des approches traditionnelles par son orientation stratégique, visant à répondre aux mutations économiques et à renforcer la souveraineté économique plutôt qu'à maximiser l'avantage comparatif.

Source : Auteurs

Ces évolutions récentes témoignent de la diversification des approches de politique industrielle. À ce titre, l'enquête de la conférence des nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED) propose une typologie des stratégies industrielles mises en œuvre à l'échelle internationale : « les stratégies de renforcement », « les stratégies de rattrapage » et « les stratégies fondées sur la nouvelle révolution industrielle » (UNCTAD, 2018). Dans cette optique, les politiques industrielles contemporaines se distinguent des approches classiques par leur souplesse, leur ancrage territorial et la variété des outils qu'elles utilisent. Le tableau suivant synthétise les principales caractéristiques des politiques industrielles contemporaines à l'échelle internationale.

Tableau 2 : Caractéristiques des politiques industrielles modernes

Dimensions	Caractéristiques
Modèle de gouvernance	Planifiée « Plan-based » : centralisée dans des stratégies nationales. <i>Exemples. : Brésil, Inde, Corée, Afrique du Sud</i>
	Approche descendante « Top-down » : faible responsabilité aux gouvernements régionaux / locaux <i>Exemple. : Afrique du Sud</i>
	Approche décentralisée ou mixte « Mixed » : coordination d'initiatives nationales et régionales / locales. <i>Exemples : Chine, Brésil, Italie</i>
	Basée sur des initiatives « Initiative-based » : initiatives publiques multiples <i>Exemple : États-Unis</i>
	Approche ascendante « Bottom-up » : fortes responsabilités locales/régionales. <i>Exemples : Allemagne, Espagne, Inde</i>
Priorités	Traditionnelles : axées sur la croissance, l'emploi et la compétitivité Émergentes : étendues aux enjeux d'inclusion territoriale et sociale et de durabilité / économie verte.
Objectifs	Diversification Spécialisation et montée en gamme dans les chaînes de valeur Renforcement d la densité du tissu productif : entrepreneuriat, synergies, et réseaux
Instruments	Classiques : incitations directes/indirectes aux entreprises, régulation Développement et modernisation des infrastructures Financement via les banques de développement Politique macroéconomique (taux de change/taux d'intérêt) Politique commerciale et IDE Politique de la concurrence Appui à l'innovation et aux technologies Développement des compétences

Source : Auteurs, d'après Noman & Stiglitz (2015), « Industrial policy and economic transformation in Africa »

2. Méthodologie de recherche

Ce travail emprunte une approche qualitative et descriptive qui s'appuie sur l'analyse des sources secondaires. Il repose sur une analyse documentaire de rapports officiels, d'études sectorielles et de publications institutionnelles portant sur l'industrie automobile au Maroc. Les documents consultés incluent notamment les rapports du ministère de l'industrie, de l'OCDE, de la DEPF, du HCP, de l'Agence Marocaine de Développement des Investissements et des Exportations (AMDIE), ainsi que des documents stratégiques à savoir le plan d'accélération industrielle, le plan de relance industrielle et les recommandations du Nouveau modèle de développement. Des publications scientifiques (articles et ouvrages de référence) et des working papers d'organismes reconnus ont été également exploités pour enrichir notre base d'analyse.

Afin d'évaluer l'impact des politiques industrielles sur ce secteur, un ensemble d'indicateurs ont été mobilisés. Il s'agit principalement des flux d'IDE automobiles, les volumes de production annuelle de véhicules, les exportations automobiles et de manière complémentaire l'incidence en termes des emplois créés.

Ces données ont été présentées dans des tableaux afin de pouvoir mettre en lumière les évolutions du secteur et d'établir des liens entre ces évolutions et les principales politiques et stratégies industrielles marocaines. L'objectif est donc de mettre en évidence les effets concrets de ces politiques sur la transformation de l'industrie automobile.

3. Résultats et discussion

3.1. Les stratégies industrielles en faveur de l'industrie automobile

L'industrie automobile, moteur des politiques industrielles marocaines, constitue un vecteur d'intégration dans les chaînes de valeur mondiale.

Bien que le Maroc ait initié une activité d'assemblage automobile dès les années 1960 avec la création de la SOMACA, ce n'est qu'au début des années 2000 que l'industrie automobile a connu un essor significatif. Elle occupe une place privilégiée dans les différentes stratégies industrielles mises en place, telles que le Plan Émergence (2005–2009), le Pacte National pour l'Émergence Industrielle (PNEI, 2009–2015) et le Plan d'Accélération Industrielle (PAI, 2014–2020).

Le plan Émergence lancé en 2005 a constitué le socle initial de la stratégie industrielle sectorielle du Maroc. Il a désigné l'industrie automobile comme moteur de croissance et l'un des « métiers mondiaux du Maroc ». Les objectifs étaient multiples : accroître l'investissement privé, les exportations et l'emploi, mais aussi attirer les IDE. En ce sens, plusieurs leviers publics ont été mobilisés, notamment la mise à disposition de foncier industriel aux entreprises, aménagement de zones franches dont deux technopôles à Tanger et Kénitra situés à proximité d'infrastructures logistiques majeures telles que le port Tanger Med et le port de Kénitra, un appui financier à l'investissement via le Fonds de Développement des Investissements Industriels (FDII), ainsi que des dispositifs de formation professionnelle subventionnée adaptés aux besoins du secteur (Direction des Études et des Prévisions Financières, 2020). En 2009, le Pacte National pour l'Émergence Industrielle (PNEI) est venu renforcer et opérationnaliser ces orientations en instituant un cadre contractuel formel entre l'État et les acteurs privés.

En concordance avec le plan Émergence, le Plan d'Accélération Industrielle (PAI) a été lancé en 2014 dans le but de consolider la base industrielle et l'ouverture aux IDE. Ce plan a opté pour une approche fondée sur la création d'écosystèmes industriels intégrés, conçus en partenariat avec les associations professionnelles, les petites et moyennes entreprises (PME) et les centres de recherche et de formation, afin de favoriser les synergies.

Le Plan de Relance Industrielle (PRI) 2021–2023 s'inscrit dans la continuité des stratégies industrielles marocaines, tout en répondant aux conséquences économiques et sociales de la pandémie de Covid-19. Il se distingue par une forte dimension sociétale et territoriale, avec un accent particulier mis sur les PME des régions les moins développées. Ainsi, ce plan ambitionne de faire du Maroc une base industrielle fondée sur les principes de l'économie circulaire, en limitant les émissions de carbone, et en accélérant la transition vers une économie plus verte. Parmi ses principaux objectifs figurent l'augmentation de la valeur ajoutée manufacturière, la création d'emplois durables, ainsi que le développement de l'entrepreneuriat industriel à travers l'émergence d'une nouvelle génération d'industriels (OCDE, 2024).

Le Nouveau Modèle de Développement (NMD), adopté en 2021, représente une réorientation majeure dans la trajectoire des politiques industrielles au Maroc. Bien qu'il ne constitue pas véritablement une stratégie industrielle sectorielle, il s'inscrit dans la continuité des plans précédents. L'un des objectifs prioritaires du NMD est ainsi de transformer l'économie marocaine pour qu'elle devienne plus productive, diversifiée, compétitive et inclusive, entraînant une croissance soutenue et la création d'emplois de qualité (Commission Spéciale sur le Modèle de Développement, 2021; OCDE, 2024). Cette ambition s'est traduite sur le plan institutionnel par l'adoption de la nouvelle charte de l'investissement en 2022, qui constitue l'un des instruments clés de mise en œuvre du NMD.

3.2. Résultats observés et discussion

Les stratégies industrielles nationales mises en place au Maroc depuis les années 2000 ont eu un impact notable sur la dynamique économique, notamment à travers la mobilisation des

investissements directs étrangers (IDE) qui sont reconnus comme des moteurs de croissance à l'échelle du pays. Le Plan Émergence a joué un rôle crucial dans l'amélioration de l'attractivité IDE dans le secteur automobile (Farouk, 2022), en enregistrant une croissance soutenue entre 2011 et 2023, avec un quadruplement de leur volume au cours de cette période.

Tableau 3 : Évolution des IDE dans l'industrie automobile au Maroc (2011-2024)

Année	Recettes en IDE automobile (MDH)	Total des recettes en IDE (MDH)	Variation IDE automobile (%)	Part IDE automobile (%)
2011	1 127	26 060	+69,68	4,32
2012	3 745	32 092	+232,27	11,67
2013	2 701	39 077	-27,87	6,91
2014	2 343	36 550	-13,25	6,41
2015	2 380	39 920	+1,59	5,96
2016	5 011	35 351	+110,52	14,18
2017	2 200	34 354	-56,10	6,40
2018	3 986	46 099	+81,22	8,65
2019	6 537	34 489	+63,98	18,95
2020	3 574	26 005	-45,33	13,74
2021	5 295	32 537	+48,15	16,27
2022	2 615	40 297	-50,61	6,49
2023	4 879	39 745	+86,58	12,28
2024*	7 236	43 802	+48,31	16,52

(*) chiffres provisoires

Source : Auteurs, à partir des données de l'Office des changes (2011-2024)

Ainsi, cette dynamique a mené le Maroc à se positionner désormais comme un acteur central de l'industrie automobile africaine. Grâce à ses performances enregistrées ces dernières années, il est sur le point de devenir le premier producteur automobile du continent (bien qu'il soit déjà le premier en matière de production de voitures particulières depuis 2017).

Tableau 4 : Production automobile au Maroc (2011-2024)

Année	Production automobile (en unité)	Variation annuelle (%)
2011	59 477	+41,4%
2012	108 743	+82,8
2013	167452	+54%
2014	231 986	+38,5%
2015	288 329	+24,3
2016	345 106	+19,7
2017	376 826	+9
2018	402 085	+17,6
2019	394 652	-1,8
2020	248 430	-38
2021	403 007	+23
2022	464 864	+15
2023	535 825	+15
2024	559 645	+4

Source : Organisation internationale des constructeurs d'automobiles (2025), www.oica.net.

Cette montée, en puissance des politiques industrielles ciblées a également donné lieu à des résultats exceptionnels sur le plan commercial. En ce sens, l'année 2023 marque un tournant crucial, étant donné que l'industrie automobile a atteint, pour la première fois, le statut du premier secteur exportateur du pays, avec un chiffre record de 148,2 milliards de dirhams, et surpassant ainsi les recettes des phosphates et les transferts des Marocains résidents à l'étranger (MRE).

Tableau 5 : Évolution des exportations automobiles au Maroc (2014-2024)

Année	Exportations automobiles (MDH)	Exportations totales (MDH)	Variation annuelle (%)	Part des exportations automobiles (%)
2014	45 153	200 808	+44,11	22,49
2015	54 658	218 040	+21,05	25,07
2016	61 370	225 651	+12,28	27,20
2017	67 734	248 841	+10,37	27,22
2018	76 664	275 141	+13,18	27,86
2019	81 559	284 496	+6,39	28,67
2020	75 121	263 089	-7,89	28,55
2021	87 079	329 405	+15,92	26,44
2022	115 411	428 616	+32,54	26,93
2023	148 196	430 209	+28,41	34,45
2024	157 602	456 342	+6,35	34,54

Source : Auteurs, à partir des données de l'Office des changes (2014-2024)

Par ailleurs, sur le plan de la création d'emploi, cette industrie a constitué un levier majeur pour l'emploi industriel, avec 116 000 emplois entre 2014 et 2018. D'ailleurs, plus d'un emploi industriel sur quatre créés au Maroc provient du secteur automobile (Direction des Études et des Prévisions Financières, 2020). Aujourd'hui, on estime à plus de 200 000 le nombre de personnes travaillant dans ce secteur (Conseil de la Concurrence, 2025).

Notre hypothèse de départ est confirmée en grande partie par les résultats obtenus. L'augmentation remarquable des flux d'IDE, la croissance soutenue de la production, la place progressive des exportations automobiles dans le commerce extérieur, ainsi que la création de plus de 200 000 emplois, traduisent l'efficacité des politiques industrielles publiques ciblées.

Néanmoins, les investissements ont largement profité à des régions comme Tanger-Tétouan-Al Hoceima, ce qui a contribué à une rapide transformation de leur structure économique. Cependant, cette concentration régionale a révélé des inégalités territoriales, les autres régions ayant reçu des IDE plus limités. Dans cette optique, l'approche des « disarticulations » proposée par Werner et Bair (2019) a soulevé les limites de l'intégration dans les chaînes de valeur mondiales. Ces dernières peuvent contribuer à la reproduction d'un développement inégal et aggraver des déséquilibres territoriaux. Pour remédier à cette disparité spatiale, le PAI (2014-2020) a cherché à renforcer les capacités des PME afin de les intégrer dans les chaînes de valeur mondiales tout en devenant des fournisseurs des entreprises étrangères. Plus récemment, la deuxième phase du PAI pour la période 2021-2025, ainsi que le PRI pour la période 2021-2023, ont étendu la portée des stratégies industrielles en incluant des objectifs de durabilité environnementale, d'équilibre territorial, d'économie circulaire et de production à faible émission de carbone. En dernier lieu, la stratégie nationale se dirige actuellement vers une convergence avec les objectifs de l'AMDIE, en particulier pour encourager les transitions écologiques et numériques (OCDE, 2024).

Bien que l'essor du secteur automobile soit spectaculaire en termes d'exportations et de production, ce sont surtout les constructeurs occidentaux et leurs stratégies d'implantation à l'étranger qui ont joué un rôle clé dans le développement de l'industrie automobile, ce qui montre que l'évolution de ce secteur dépend davantage des décisions prises par les entreprises étrangères que d'une véritable politique industrielle nationale (Farouk, 2022). Cette dépendance pose le risque de retrait potentiel d'investisseurs étrangers et peut engager le pays dans une concurrence par le bas sur les normes fiscales, sociales et réglementaires, au détriment de sa souveraineté (Fasteau & Fletcher, 2024).

Le développement de l'industrie automobile au Maroc est soutenu principalement par une stratégie d'attractivité fondée sur des coûts salariaux très bas, la proximité géographique et logistique avec l'Europe et une politique ambitieuse d'incitation à l'investissement menée par

l'État. Cependant, cette stratégie, en dépit de son efficacité en termes de volume d'exportation et de flux d'IDE, ne favorise pas une véritable montée en gamme dans la chaîne de valeur. Ainsi, plusieurs études mettent en évidence les limites d'un tel modèle. Lodi (2025) souligne que l'intégration périphérique du Maroc dans la chaîne de valeur mondiale, et plus précisément européenne reste limitée aux segments caractérisés par une faible valeur ajoutée et une forte intensité de main-d'œuvre. Cette insertion périphérique empêche le Maroc d'accéder à des activités à forte valeur ajoutée telles que la conception, la recherche et développement ou la production de composants stratégiques. De surcroît, les politiques publiques ont opté pour une forme d'industrialisation marquée par la dépendance, plutôt que favoriser un processus de développement industriel autonome, consolidant ainsi la position subalterne du pays au sein de l'industrie automobile mondiale. Cela rejoint les conclusions de Abjani et Ghafs (2024) qui soulignent que cette dépendance s'étend également à l'innovation et que les entreprises marocaines du secteur automobile sont contraintes de réduire leur dépendance aux ressources externes et de se concentrer sur le développement de capacités d'innovation locales. Par ailleurs, les choix stratégiques ont mis l'accent sur une croissance fortement orientée vers l'exportation, les exonérations fiscales et la libéralisation accrue du marché du travail. Ce cadre, marqué par une flexibilité extrême de l'emploi et un usage massif des contrats de travail temporaires, a pour effet d'instaurer des conditions de travail précaires (Lodi, 2025).

Dans le même ordre d'idées, Hahn et Auktor (2017) considère que l'essor des exportations devient le moteur, le principal moteur de la croissance du secteur industriel marocain. Toutefois, ces performances reposent encore largement sur l'importation de composants, ce qui limite les effets d'apprentissage et de transfert technologique au sein des filiales ou sous-traitants marocains, et entrave l'intégration profonde dans les chaînes de valeur mondiales (Najib & Haddad, 2024).

Si ces différentes stratégies industrielles traduisent une volonté étatique ferme, leur mise en œuvre a parfois souffert d'un manque de coordination. Les politiques industrielles ont souvent été conçues isolément, sans réelle articulation avec les autres politiques publiques. Une telle situation réduite l'efficacité globale des stratégies industrielles et souligne la nécessité d'une gouvernance plus intégrée et concertée.

Pour que la politique industrielle gagne en efficacité, il est essentiel qu'elle s'inscrive dans une approche intégrée, cohérente et institutionnalisée. Sa réussite repose également sur sa capacité à s'adapter aux évolutions technologiques, aux transformations des marchés internationaux, ainsi qu'aux politiques des pays concurrents.

4. Conclusion

L'évolution des politiques industrielles au Maroc depuis le début des années 2000 témoigne d'une volonté affirmée de faire de l'industrie automobile un pilier du développement économique national et de l'attractivité des investissements directs étrangers. Du lancement Plan Émergence à la création des écosystèmes industriels dans le cadre du Plan d'Accélération Industrielle (PAI), le Maroc a progressivement déployé une panoplie d'outils institutionnels, logistiques, fiscaux et en capital humain. Ce dynamisme a permis d'attirer des investisseurs internationaux majeurs et de bâtir un tissu industriel de plus en plus intégrer et compétitif. Malgré les réalisations remarquables réalisées grâce aux politiques publiques industrielles, l'industrie automobile marocaine se trouve aujourd'hui dans une nouvelle étape déterminante de son évolution. Elle doit faire face à plusieurs défis majeurs pour consolider ses acquis et s'intégrer davantage dans la chaîne de valeur mondiale. Parmi ces défis figurent l'intégration insuffisante du contenu local et la faible montée en gamme technologique, souvent freinées par une dépendance aux multinationales étrangères et un faible taux de réinvestissement local. En effet, compter uniquement sur l'investissement étranger pour développer une industrie

nationale relève plus de l'illusion que d'une véritable stratégie. De plus, ce secteur est appelé à s'adapter aux transformations structurelles mondiales : Électrification automobile et mobilité électrique, intégration des ressources minérales locales dans les chaînes de valeur des batteries, et transition vers une économie industrielle plus durable et circulaire.

Cette étude se base principalement sur l'exploitation de sources secondaires, ce qui constitue une limite en termes de la prise en compte de perception directe de différents intervenants dans le secteur de l'industrie automobile. Dans cette perspective, des travaux de recherche futurs pourraient mener à l'aide des enquêtes de terrain ou adopter une démarche comparative avec d'autres pays émergents, dans le but d'approfondir l'analyse des effets des politiques publiques industrielles dans le cadre de l'industrie automobile.

Références :

- (1). Abjani, A. E., & Ghafs, Z. (2024). Exploring the Evolution of the Automotive Ecosystem in Morocco : Insights from Semi-Structured Interviews. *International Journal of Automotive Technology and Management*, 1(1).<https://doi.org/10.1504/ijatm.2024.10060523>
- (2). Aghion, P., Antonin, C., & Bunel, S. (2021). *The power of creative destruction : Economic upheaval and the wealth of nations* (J. Cohen-Tanugi, Trad.). The Belknap Press of Harvard University Press. <https://doi.org/10.4159/9780674258686>
- (3). Aghion, P., Boulanger, J., & Cohen, E. (2011). *Rethinking industrial policy* (No. 2011/04; Bruegel Policy Brief).
- (4). Altay, S. (2024). Trade Policy Review of Turkey. *The World Economy*, 47(9), 3861-3892. <https://doi.org/10.1111/twec.13609>
- (5). Altenburg, T. (2011). *Industrial policy in developing countries : Overview and lessons from seven country cases*. Dt. Inst. für Entwicklungspolitik.
- (6). Amsden, A. H. (1989). *Asia's next giant : South Korea and late industrialization* (1. issue as an Oxford Univ. Press paperback). Oxford Univ. Press.
- (7). Amsden, A. H. (2001). *The rise of « the rest » : Challenges to the west from late-industrializing economies*. Oxford University Press.
- (8). Athukorala, P.-C. (2014). Industrialisation through state-MNC partnership : Lessons from Malaysia's national car project. *Malaysian Journal of Economic Studies*, 51(SPEC. ISSUE), 113-126. Scopus.
- (9). Atiyas, İ., & Bakis, O. (2015). Structural Change and Industrial Policy in Turkey. *Emerging Markets Finance and Trade*, 51(6), 1209-1229.
- (10). Buckley, P. J. (2018). Towards a theoretically-based global foreign direct investment policy regime. *Journal of International Business Policy*, 1(3-4), 184-207.
- (11). Chang, H. (2002). *Kicking Away the Ladder : Development Strategy in Historical Perspective* (1st ed). Anthem Press.
- (12). Chick, V. (2018). Industrial Policy, Then and Now. *real-world economics review*, 84, 178-188.
- (13). Commission Spéciale sur le Modèle de Développement. (2021). *Le Nouveau Modèle de Développement*.
- (14). Conseil de la Concurrence. (2025). *Monographie sectorielle – Automobile*. Conseil de la Concurrence.
- (15). Contreras, O. F., Carrillo, J., & Alonso, J. (2012). Local Entrepreneurship within Global Value Chains : A Case Study in the Mexican Automotive Industry. *World Development*, 40(5), 1013-1023. <https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2011.11.012>

- (16). Crossa, M., & Ebner, N. (2020). Automotive global value chains in Mexico : A mirage of development? *Third World Quarterly*, 41(7), 1218-1239.
<https://doi.org/10.1080/01436597.2020.1761252>
- (17). Direction des Études et des Prévisions Financières. (2020). *L'industrie automobile au Maroc : Vers de nouveaux gisements de croissance*. Ministère de l'Économie, des Finances et de la Réforme de l'Administration.
<https://www.finances.gov.ma/Publication/depf/2020/Etude-industrie-automobile.pdf>
- (18). Doner, R. F. (1992). Limits of State Strength : Toward an Institutional View of Economic Development. *World Politics*, 44(3), 398-431.
<https://doi.org/10.2307/2010544>
- (19). Evans, P. B. (1995). *Embedded autonomy: States and industrial transformation*. Princeton University Press.
- (20). Farouk, N. (2022). *Trois essais en économie du changement structurel* [Doctoral dissertation]. Université Paris sciences et lettres.
- (21). Fasteau, M., & Fletcher, I. (2024). *Industrial Policy for the United States : Winning the Competition for Good Jobs and High-Value Industries* (1^{re} éd.). Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/9781009243087>
- (22). Galal, A., Harabi, N., Filiztekin, A., Silva-Jauregui, C., Pack, H., Megharbel, N. el-, Nabli, M. K., & Al-Markaz al-Misri li-'d-Dirasat al-Iqtisadiya (Éds.). (2008). *Industrial policy in the Middle East and North Africa : Rethinking the role of state*. The American University in Cairo Press.
- (23). Gerschenkron, A. (1962). *Economic backwardness in historical perspective : A book of essays*. Belknap Pr.
- (24). Hacker, L. M. (1957). The Report on Manufactures. *The Historian*, 19(2), 144-167.
<https://doi.org/10.1111/j.1540-6563.1957.tb01800.x>
- (25). Haggard, S. (2018). *Developmental States* (1^{re} éd.). Cambridge University Press.
<https://doi.org/10.1017/9781108552738>
- (26). Hahn, T., & Auktor, G. V. (2017). *The effectiveness of Morocco's industrial policy in promoting a national automotive industry*. Deutsches Institut für Entwicklungspolitik gGmbH.
- (27). Hakemy, S. (2017). *Kicking Away the ladder development strategy in historical perspective*. Routledge.
- (28). Hirschman, A. O. (1958). *The strategy of economic development* (17. print). Yale Univ. Pr.
<https://doi.org/10.1057/s42214-018-0011-2>
- (29). <https://doi.org/10.1080/09692290.2013.878741>
- (30). <https://doi.org/10.1080/1540496X.2015.1080523>
- (31). <https://doi.org/10.1177/089124240001400105>
- (32). Humphrey, J., & Oeter, A. (2000). Motor Industry Policies in Emerging Markets : Globalisation and the Promotion of Domestic Industry. In *Global Strategies and Local Realities* (pp. 42-71). Palgrave Macmillan UK.
https://doi.org/10.1057/9780333977712_3
- (33). Johnson, C. A. (1982). *MITI and the Japanese miracle : The growth of industrial policy, 1925 - 1975* (Reprinted). Stanford Univ. Press.
- (34). Jones, D. T., & Womack, J. P. (1985). Developing countries and the future of the automobile industry. *World Development*, 13(3), 393-407.
[https://doi.org/10.1016/0305-750X\(85\)90137-8](https://doi.org/10.1016/0305-750X(85)90137-8)
- (35). Klier, T. H., & Rubenstein, J. M. (2017). Mexico's Growing Role in the Auto Industry Under NAFTA : Who Makes What and What Goes Where. *Economic Perspectives*, 6, 1-29.

- (37). Lin, J. Y. (2012). *New structural economics : A framework for rethinking development*. World Bank.
- (38). List, F. (1979). *Sistema nacional de economia politica*. Fondo De Cultura Economica USA.
- (39). Lodi, L. (2025). A New 'Emergent' Powerhouse in the Global Automotive? Uneven Development, Exploitation, and Dependency in Morocco's Car Industry. *Middle East Critique*, 1-22. <https://doi.org/10.1080/19436149.2025.2504250>
- (40). Mazzucato, M. (2014). *The entrepreneurial state : Debunking public vs. private sector myths* (Revised edition). Anthem Press.
- (41). Moyo, T. & Codesria (Éds.). (2014). *Trade and industrial development in Africa : Rethinking strategy and policy*. CODESRIA, Council for the Development of Social Science Research in Africa.
- (42). Najib, I., & Haddad, E. A. (2024). The Automotive Sector in Morocco : An Input-Output Structural Decomposition Analysis. *Research Papers & Policy Papers on Economic Trends and Policies*, Article 2403. https://ideas.repec.org/p/ocp/rpaeco/rp_03-24.html
- (43). Natsuda, K., & Thoburn, J. (2014). How much policy space still exists under the WTO? A comparative study of the automotive industry in Thailand and Malaysia. *Review of International Political Economy*, 21(6), 1346-1377.
- (44). Noble, G. W. (2025). *Japan's New Industrial Policy* (1^{re} éd.). Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/9781009246552>
- (45). Noman, A., & Stiglitz, J. E. (Éds.). (2015). *Industrial policy and economic transformation in Africa*. Columbia University Press.
- (46). OCDE. (2024). *Examen de l'OCDE des politiques de l'investissement : Maroc 2024*. OECD. <https://doi.org/10.1787/e5752331-fr>
- (47). Office des Changes. (2023). *Commerce Extérieur du Maroc 2023*. www.oc.gov.ma
- (48). Office des Changes. (2024). *Indicateurs mensuels des échanges extérieurs 2024*. www.oc.gov.ma
- (49). Oqubay, A. (avec Cramer, C., Chang, H., & Kozul-Wright, R.). (2020). *The Oxford Handbook of Industrial Policy*. Oxford University Press USA - OSO.
- (50). Porter, M. E. (2000). Location, Competition, and Economic Development : Local Clusters in a Global Economy. *Economic Development Quarterly*, 14(1), 15-34.
- (51). Rodrik, D. (2004). Industrial Policy for the Twenty-First Century. *SSRN Electronic Journal*. <https://doi.org/10.2139/ssrn.617544>
- (52). Rodrik, D. (2008). *One Economics, Many Recipes : Globalization, Institutions, and Economic Growth*. Princeton University Press.
- (53). Smith, R. J., & Bryant, R. G. (1975). Metal substitutions incarbonic anhydrase : A halide ion probe study. *Biochemical and Biophysical Research Communications*, 66(4), 1281-1286. [https://doi.org/10.1016/0006-291x\(75\)90498-2](https://doi.org/10.1016/0006-291x(75)90498-2)
- (54). Suffian, F. (2021). *Political Economy of Malaysia's Industrial Policy : Institutional Capacity and the Automotive Industry*. Springer Singapore. <https://doi.org/10.1007/978-981-33-6901-6>
- (55). Thirlwall, A. P. (2019). Thoughts on balance-of-payments-constrained growth after 40 years. *Review of Keynesian Economics*, 7(4), 554-567. <https://doi.org/10.4337/roke.2019.04.09>
- (56). Tuman, J. P., & Erlingsson, H. (2019). Foreign direct investment flows to Mexican states : A study of the automobile industry, 2004–2014. *Growth and Change*, 50(3), 1164-1184. <https://doi.org/10.1111/grow.12304>
- (57). UNCTAD (Éd.). (2016). *Structural transformation for inclusive and sustained growth*. United Nations.

- (58). UNCTAD. (2018). *World Investment Report 2018*. UNCTAD.
- (59). United Nations Industrial Development Organization (UNIDO). (2020). *The Political Economy of the Automotive Industry in Africa and Beyond* (Working Paper No. 45). UNIDO. <https://www.unido.org>
- (60). Wade, R. (1990). *Governing the market : Economic theory and the role of government in East Asian industrialization*. Princeton University Press.
- (61). Werner, M., & Bair, J. (2019). Global value chains and uneven development : A disarticulations perspective. In *Handbook on Global Value Chains*. Edward Elgar Publishing. <https://doi.org/10.4337/9781788113779.00017>