

La dynamique concurrentielle du Secteur d'Automobile au Maroc : Vers une analyse sectorielle prospective

Abdelkader EL OUDRI

Professeur de l'enseignement Supérieur , FSJES oujda

kaderloudri@yahoo.fr

Ahlam LAROUSSE

Doctorante en science économique et de gestion

Laboratoire Economie Solidaire et Développement Local et Social

Ahlam.laroussi22@gmail.com

Achraf BADRI

Étudiant chercheur en master ÉFEM

aramdani.cam@gmail.com

Résumé:

Cette étude porte sur certains des modèles structurels qui expliquent le développement de la concurrence dans le secteur industriel, et parmi les modèles les plus connus utilisés dans le domaine, on retrouve l'approche de l'économie industrielle comme cadre théorique et analytique de la concurrence dans le champ sectoriel.

L'étude tente de fournir une analyse de la relation entre la structure concurrentielle de l'industrie automobile au Maroc et les comportements stratégiques suivis par les institutions, étant donné que les stratégies adoptées par les institutions existantes dans cette industrie ne sont que des réactions à la concurrence pour s'adapter et influencer les changements structurels de l'industrie.

À cet effet, nous avons essayé de projeter cette étude théorique sur l'industrie automobile marocaine, en passant en revue les évolutions du secteur automobile ces dernières années, car la structure de l'industrie automobile au Maroc est caractérisée par une forte concurrence. Par ailleurs, Nous avons adopté une approche prospective et empirique, en présentant les scénarios prédictifs les plus importants susceptibles d'améliorer la performance du secteur. En outre, nous avons également évoqué la prise en compte des recommandations du nouveau modèle de développement les plus marquantes et les paris pour l'avancement du secteur automobile.

L'étude vise également à identifier les avantages compétitifs et comparatifs de ce secteur, ainsi que les forces impulsives et leur impact dans le renforcement de la dynamique concurrentielle du secteur d'automobile.

Mots clés : Économie industriel, secteur d'automobile, Structure de l'industrie, analyse prospective, NMD.

Abstract :

This study focused on some of the structural models that explain the development of competition in the industrial sector, and among the most well-known models used in the field, we find the industrial economics approach as a theoretical and analytical framework of competition in the automotive sector.

The study attempts to provide an analysis of the relationship between the competitive structure of the automotive industry in Morocco and the strategic behaviors followed by the institutions, given that the strategies adopted by the existing institutions in this industry are only reactions to the competition to adapt to and influence the structural changes.

We have tried to project this theoretical study on the Moroccan automotive industry, reviewing the developments in the automotive sector in recent years, as the structure of the automotive industry in Morocco is characterized by strong competition. In addition, we have adopted a prospective and empirical approach, by presenting the most important predictive scenarios likely to improve the performance of the sector. In addition, we have also discussed the recommendations of the new development model, for the advancement of the automotive sector.

The study also aims to identify the competitive and comparative advantages of this sector, as well as the driving forces and their impact in strengthening the competitive dynamics of the automotive sector.

Keywords : Industrial economics, automotive sector, industry structure, prospective analysis, NMD.

Introduction

Ces dernières années, le Maroc a fait un bond important dans le secteur automobile, puisqu'il a réussi à obtenir la deuxième place en continent Africain après l'Afrique du Sud selon l'Organisation internationale de Constructeurs automobiles (OICA) en 2020. En fait, ce secteur majeur a pu consolider sa position en fortifiant sa compétitivité devant une concurrence féroce.

En outre, Le Modèle de développement économique indique la grande importance du secteur de l'automobile qui vise à se tenir au courant de l'évolution du pays. Dans ce cadre, le Maroc s'est engagé dans une dynamique de réformes qui a ouvert de larges perspectives de développement pour le pays. Cela a donné à l'économie marocaine une grande reprise et un espace géographique important pour la commercialisation et la vente de la production excédentaire de voitures et la recherche de nouveaux marchés dans ces pays.

Ainsi, le contexte de notre recherche s'attache à définir les caractéristiques de la dynamique industrielle du secteur automobile au Maroc en mettant également en lumière les enjeux les plus importants du secteur à travers le nouveau modèle de développement au regard des stratégies sectorielles qui ont contribué à renforcer la position du secteur aux niveaux national et africain.

Notre objectif vise donc à concevoir une approche sectorielle prospective en mettant en exergue les paramètres de la dynamique de l'économie industrielle de l'industrie automobile marocain (structure - comportement, performance) et ses scénarios prédictifs . Nous essayons de démontrer que les avantages comparatifs et compétitifs jouent un rôle crucial dans le renforcement de la dynamique concurrentielle dudit secteur en soulevant la problématique suivante : « **Dans quelle mesure l'industrie du secteur automobile marocain contribue -t-il à sa dynamique concurrentielle selon une approche sectorielle prospective ?** ». Autant de sous questions qui se posent dans ce cadre. Entre autres :

- Quelles sont les caractéristiques de la structure de l'industrie automobile au Maroc ?
- Dans quelle mesure la stratégie de gouvernance et de développement industriel renforcent-ils la position du secteur automobile. ?
- Quelles sont les aspirations visées par le Maroc pour promouvoir la position du secteur automobile et atteindre un leadership au niveau africain?

Dans ce contexte, cet article vise à explorer une revue de littérature qui précise, les fonctions multiples qu'attribue la littérature théorique à l'analyse prospective d'un secteur . Dans cette optique, nous traiterons dans un premier axe : une analyse descriptive de l'industrie automobile au Maroc, Suivi d'un deuxième axe lié aux

perspectives d'avenir, en évoquant les scénarios futurs de cette industrie, ensuite une synthèse de résultats d'une étude empirique traitant notre problématique, pour en finir avec une conclusion et les perspectives de recherche qui en résultent.

Hypothèses de recherche

Pour aborder le sujet de recherche et y répondre à sa problématique, nous nous sommes appuyés sur une étude qui comporte trois dimensions : Descriptive, Prédictive et Empirique . où nous avons reposé sur les hypothèses suivantes :

H1: La chaîne de valeur automobile s'articule autour des écosystèmes contribuant à la compétitivité du secteur automobile à l'échelle internationale.

H2: L'accélération des investissements étrangers dans l'industrie automobile, par l'entrée de nouvelles entreprises au Maroc ont un impact sur l'amélioration de la compétitivité du secteur.

H3: Le Maroc occupe une bonne position internationale notamment dans les offres de défiscalisation, la mise à disposition de zones franches, et d'aide à la construction des compétences nécessaires pour le secteur.

L'importance de sujet

L'importance de ce sujet est soulignée dans les points suivants :

- Décrire les caractéristiques structurelles de l'industrie automobile au Maroc et leurs impacts sur la performance du secteur .
- Mettre en évidence la contribution des stratégies sectorielles, notamment les plans d'accélération industrielles, pour soutenir l'efficacité et le leadership du secteur.
- Les scénarios attendus par l'industrie automobile au Maroc, et leur importance dans l'amélioration de la vision stratégique du secteur à long terme .

Méthodologie de recherche

En raison de la nature de l'étude et pour atteindre ses objectifs, elle s'est appuyée sur une vision analytique qui met en évidence le développement du secteur automobile au Maroc. En outre, l'étude est fondée sur une approche analytique descriptive pour expliquer et décrire les caractéristiques structurelles de l'industrie automobile et d'évaluer la performance du secteur au niveau national. L'étude s'est également basée

sur une approche prospective qui met en évidence les ambitions les plus potentielles de ce secteur vital.

Par ailleurs en vue de déterminer l'efficacité et la performance de cette industrie, En faisant appel aux avis des entreprises spécialisées dans le secteur.

À l'égard de cette étude, nous avons adopté un positionnement épistémologique positiviste consistant à comparer des hypothèses issues de la théorie avec une réalité empirique observée. C'est pour cette raison que notre article étude est basé sur une approche hypothéticodéductive qui consiste à tester, à partir de données empiriques (faites par des étudiants chercheurs), les hypothèses émises. Celle-ci est combinée avec des méthodes qualitatives et quantitatives basées sur des données collectées à partir de bases de données d'un logiciel du traitement des données Spss).

Le tableau 1. résume l'essentiel de notre démarche.

Théorie	Notre approche	Explication du choix de l'approche adoptée
Epistémologie	Positiviste	Notre objectif est de chercher à expliquer le développement de la performance du secteur automobile,mettant en relief l'efficacité des avantages comparatifs et compétitifs.
Raisonnement scientifique	Hypothético déductive	Les tests effectués sont à caractère statistique dont l'objectif est de tester empiriquement les hypothèses émises sur la performance du secteur automobile Marocain.
Méthode de recherche	Quantitative	La mesure de la corrélation entre les avantages compétitifs et comparatifs du secteur automobile ,ainsi que leurs contributions au renforcement de la dynamique concurrentielle.

Tableau 1. Méthodes et approches de recherche utilisées

1. Revue de littérature

Le présent point a pour ambition d'éclaircir les définitions des deux concepts, qui précise les fonctions multiples qu'attribue la littérature théorique, à l'analyse prospective d'un secteur, le concept de la prospective et la démarche des scénarios adoptées au niveau de notre secteur d'automobile. En outre, on abordera également le modèle structurel qui explique le développement de la concurrence dans le secteur, et l'un des modèles les plus célèbres utilisés dans ce domaine est l'approche de l'économie industrielle comme cadre théorique et analytique de la concurrence dans le secteur, où ce type de l'analyse est liée à l'outil SCP.

1.1 Notion de la Prospective

Parmi les nombreuses définitions qui ont déjà été données de la prospective, nous retenons trois définitions qui nous semblent les plus explicites. La première définition est la plus simple ; "la prospective est un regard sur l'avenir destiné à éclairer l'action présente".

La deuxième définition, un peu plus technique, est donnée par Michel Godet¹, dans son ouvrage Prospective et planification stratégique. "panorama des futurs possibles d'un système destiné à éclairer les conséquences des stratégies d'action envisageables"

Enfin la troisième définition, un peu plus baroque, est donnée par Bernard Cazes dans son ouvrage L'histoire des futurs² : La prospective, selon lui, consiste à "rassembler des éléments d'appréciation, chiffrée ou non, concernant l'avenir, dont le but est de permettre de prendre des décisions grâce auxquelles le dit avenir sera mieux conforme à nos préférences que s'il n'y avait pas eu cet éclairage prospectif".

Quelle que soit la définition que préfère le lecteur, il retrouvera, dans chacune d'entre elles, soit explicitement, soit par omission.

De son côté, Prévoir pour éclairer l'acte. Cette « indisciplinette intellectuelle » (Pierre) est liée à la clairvoyance, à son ampleur et sa profondeur (Gaston Barge), mais aussi au regarder ensemble (possession).

Disons alors que la prospective est surtout pratiquée aujourd'hui dans les grandes entreprises des secteurs de base (industries lourdes, énergie, transports), avec une très forte focalisation sur les problèmes technologiques et économiques.

D'où, sur la base de cette approche, nous essaierons d'analyser le secteur automobile Marocain, en fonction des recommandations les plus marquantes formulées par le

¹ GODET M., De l'anticipation à l'action, Dunod, 1992.

² GAZEBS., L'histoire des futurs, Seghers, 1986.

rapport du nouveau modèle de développement et des activités stratégiques que le gouvernement a déployées pour renforcer la position de ce secteur.

1-2. Les Scénarios

L'utilisation des scénarios dans les travaux prospectifs est si répandue qu'une équivalence semble s'être établie entre les deux termes. Or cette équivalence ne va pas entièrement de soi. On peut imaginer des travaux prospectifs, par exemple en matière technologique, qui ne débouchent pas nécessairement sur l'élaboration de scénarios, mais tout simplement sur une analyse des tendances en cours et des ruptures potentielles.

Par ailleurs, L'affinité entre scénarios et prospective tient largement au fait que les premiers peuvent efficacement contribuer à servir les objectifs de la seconde. La prospective, dans la mesure où elle a pour but de structurer la vision de l'avenir, a en effet besoin d'instruments de représentation suffisamment puissants pour marquer durablement l'esprit du lecteur. Les scénarios se révèlent dans ce contexte comme un bon instrument de communication, en permettant de mieux visualiser les séquences logiques d'événements possibles (Kahn,). **P. Schwartz** défend la même idée lorsqu'il définit les scénarios comme "des mythes du futur", destinés à orienter la perception du décideur en lui proposant une ou plusieurs grilles d'interprétation de la réalité.

A cet égard, nous avons confié la mise en œuvre les étapes pertinentes, liées aux scénarios possibles de l'industrie automobile, dans lesquels nous nous sommes limités à trois scénarios, tout en invoquant les hypothèses et les conséquences possibles pour chaque scénario.

1-3 Le modèle d'analyse structure-comportement-performance (SCP)

La méthode d'analyse de l'économie industrielle repose principalement sur le modèle, elle dépend de la triade (Structure, comportement, performance), Dans sa forme la plus simple, cette approche suggère qu'il existe une relation causale, Elle part de la structure de l'industrie jusqu'au comportement stratégique puis à la performance, et cette relation a été confirmée par la relation à sens unique par le médium des premiers écrivains en économie de l'industrie, notamment lorsque "Edward Mason" et "Joe Bain" en 1940 et 1950, mais ensuite sont venues des études récentes. Pour confirmer la complexité de ces relations à travers les travaux auxquels Sherer est parvenu en 1970, il a ajouté une nouvelle idée représentée dans les boucles de rétroaction entre les différentes composantes du modèle. Structure, comportement et les performances sont toutes déterminées conjointement dans certaines conditions du marché. De plus, le cadre analytique est développé avec son inclusion des conditions de base dans lesquelles SCP opère et les relations de l'industrie, et ces relations sont

influencées par les politiques gouvernementales. La figure suivante montre les composants de la modèle SCP et les relations entre eux.³



Source: Dennis W Carlton, Jeffrey M perloff, Economie industrielle, 2ème édition, Groupe De Boeck s.a, Bruxelles, 2008, P 03.

Il ressort clairement de la figure précédente, les composants les plus importants du modèle, et il est également clair que la relation entre ces éléments est une relation d'influence et d'influence, et donc cela indique que tout changement qui se produit dans l'un de ces éléments précédents affecte le reste des autres éléments. Et l'effet diffère d'un élément à l'autre, et après cela, il revient l'effet sur le premier composant.

³ Roger Clark, l'économie industrielle, traduit par Farid Sher Taher, Dar Al Marikh Publishing, Arabie saoudite, 1994, p. 13.

2. Analyse descriptive et résultats empiriques du secteur Automobile Marocain

2.1.1. Structure du Marché Automobile au niveau National et Régionale

Dans cette section , nous avons essayé d'analyser la structure du secteur automobile Marocain Au niveau régional (région de l'orientale) et au niveau national.

La structure de l'industrie est liée aux caractéristiques de la composition structurelle des marchés sous lesquels les industries opèrent dans un pays particulier, et des exemples de ces caractéristiques sont l'importance relative des différentes unités de production dans l'industrie, c'est-à-dire leur poids. Relatif, en termes de capital, de production, de nombre de travailleurs et autres (bien que cette définition soit plus proche de la concentration industrielle que de la structure).

L'économiste Joe Bain⁴ définit quatre caractéristiques principales, il définit la structure de l'industrie comme les caractéristiques qui organisent l'industrie et qui ont un impact stratégique sur la nature de la concurrence et des prix au sein de cette industrie. Il a proposé quatre caractéristiques principales de la structure de l'industrie, qui sont importantes pour comprendre le concept et le mesurer spécifiquement :

- **Le degré de concentration des vendeurs**, c'est-à-dire le nombre d'usines produisant une marchandise, et sa répartition relative en termes de volume;
- **Le degré de concentration des acheteurs**, c'est-à-dire le nombre d'acheteurs de biens et leur répartition relative;
- **Le degré de différence et de diversité entre les produits**, c'est-à-dire la différence de niveau de qualité des produits;
- **Les conditions d'entrée et de sortie de l'industrie**, c'est-à-dire la facilité avec laquelle les entreprises peuvent entrer dans l'industrie et à l'extérieur.

On sait que chacune de ces quatre caractéristiques de la structure de l'industrie est importante pour déterminer le comportement des institutions productives, qui à son tour affecte la performance de l'industrie dans son ensemble.

2.1.2 Les Caractéristiques structurelles de l'industrie automobile au Maroc

La part du marché est un indicateur nécessaire pour connaître le degré de concentration dans n'importe quelle industrie. Nous allons donc d'abord regarder l'Évolution de la part de marché des compagnies d'assurance existantes dans l'industrie. Le tableau 2 résume la part du marché automobile marocain . Nous nous sommes appuyés sur la base de données d' AVIAM.

⁴ **Joe S. Bain** (1912-1991) est un économiste américain, spécialiste de l'[économie industrielle](#).

Tableau 2: la part du marché automobile marocain

Marques	2019	2020	EV 20/19	Pdm 2019	Pmd 2020
DACIA	44228	36548	-17%	29,8 %	31,2 %
RENAULT	21673	14235	-34%	14,6 %	12,2 %
HYUNDAI	9937	8441	-15%	6,7%	7,2%
PEUGEOT	10818	7650	-29%	7,3%	6,5%
VOLKSWAGEN	9668	7227	-25%	6,5%	6,2%
OPEL	3874	5679	47%	2,6%	4,9%
CITROEN	7844	5378	-31%	5,3%	4,6%
FIAT	5870	4051	-31%	4,0%	3,5%
FORD	3988	3619	-9%	2,7%	3,1%
NISSAN	4550	3175	-30%	3,1%	2,7%
AUTRES	25739	20986	-18%	17,4 %	17,9 %

Source : établi par nos soins, en utilisant la base de données d' AVIAM (2019-2020)

▪ **Au niveau National**

L'augmentation de la part de marché est un objectif poursuivi par toutes les organisations à but lucratif; En se basant sur les rapports de l'AIVAM, nous notons que DACIA, RENAULT, FORD, VOLKSWAGEN et PEUGEOT sont parmi les entreprises qui capturent la plus grande part de marché dans le secteur automobile au Maroc, atteignant en 2020 son pourcentage le plus élevé de (31,2%) de part de marché, mais ce pourcentage a été témoin d'une énorme baisse en 2019 en raison de la pandémie Covid-19 a atteint (3,1%) de part de marché.

DACIA occupe la première place entre 2017 et 2020 (nos années d'étude), atteignant (29,4 %) de part de marché en 2017, et (29,53 %) en 2018, mais elle a baissé en 2019 en

raison de la pandémie à (29,8 %), alors qu'en 2020 elle a atteint le pourcentage le plus élevé de (31,2 %) de la part de marché.

En deuxième position vient **RENAULT**, avec une part de marché qui variait entre (14,0 %) en 2017, (14,14 %) en 2018, (14,6%) en 2019 et (12,2 %) en 2020, et c'est parmi les entreprises qui a connu une part de marché élevé pendant la pandémie (2019) et une baisse au cours de l'année 2020.

En troisième position vient **VOLKSWAGEN**, avec une part de marché de (7,6 %) en 2017, augmenter en 2018 à (7,24 %), mais elle a également baissé au cours des années 2019 et 2020 de (6,5 %) et (6,2 %).

Suivi par **PEUGEOT** qui a connu une progression en 2019 contrairement à toutes les entreprises, atteignant 7,3 % de part de marché après avoir occupé 6,5 % et 6,94 %.

successivement en 2017 et 2018. Cependant, il a baissé en 2020, n'atteignant que 6,5% de part de marché. Enfin, **FORD**, dont la part de marché est passée à (7,7 %) en 2017, mais elle a commencé à baisser par la suite, puisqu'elle a atteint (4,5 %) en 2018 et (2,7 %) en 2019, pour augmenter relativement en 2020 et obtenir 3,1 % de part de marché.

▪ **Au niveau Régionale (région de l'orientale)**

Au niveau régional on a trois principaux acteurs : Nous nous sommes appuyés sur les données du Centre régional d'investissement de l'oriental.

- **JASZPLASZTIK BATTERY** à Nador avec un chiffre d'affaires de 1.10M en 2018 d'un pourcentage de 0.10% au Maroc et 100% dans la région orientale.
- **CARROSSERIE TECHNOPOLE** à Oujda-Angad d'un chiffre d'affaires moins d'1M en 2018 d'un pourcentage de 0.00% au Maroc et 0.00% dans la région orientale.
- **CARROSTYLE** à Taourirt d'un chiffre d'affaires moins d'1M en 2018 d'un pourcentage de 0.00% au Maroc et 0.00% dans la région orientale.

2.1.3 .Top 10 des ventes par Marque

Dans le top-ten des ventes VP, les résultats sont mitigés. Dacia reste indétrônable de sa place de leader avec 18 882 livraisons, soit une croissance de 5%. Sa consœur Renault enregistre 8 814 immatriculations, mais consent une baisse de 3%. Avec les deux marques, le groupe Renault Maroc affiche 42,4% de parts de marché. Hyundai est à la troisième position avec 5 242 immatriculations et une hausse de 26%. Peugeot affiche un volume de ventes de 4 854 unités, soit une progression de 6%. Elle est suivie à la cinquième place par Citroën avec 3 068 voitures écoulées, et une régression de 4%. Distributeur exclusif au Maroc des marques Peugeot, Citroën et DS, Sopriam dispose de 12,26% de parts de marché. Opel maintient le cap en totalisant 3 063 immatriculations, et signe un bond de 189%. Volkswagen occupe la septième position avec 3 037 voitures cédées, soit un recul de 13%. Grâce à une gamme diversifiée, séduisante, et proposant un prix très attractif, Skoda consolide son positionnement

dans le top-ten. Elle affiche un volume de ventes de 2 159 voitures, réalisant un bond de 55%.



Source: AMICA 2019

2.1.4. La différenciation des produits dans l'industrie automobile au Maroc

L'industrie automobile au Maroc connaît une diversité considérable de produits répondant aux désirs des clients, en phase avec l'ouverture de l'économie marocaine et l'encouragement de l'Etat aux investissements étrangers. ce qui a permis l'entrée de sociétés étrangères de premier plan dans le secteur de l'industrie automobile. Par ailleurs, afin de faciliter la réglementation et le contrôle de cette industrie, une liste de certains produits de ce secteur a été approuvée, qui comprend plusieurs marques.

Pour déterminer à quel point les produits des constructeurs automobiles sont distinctifs, nous analyserons l'aspect objectif lié aux caractéristiques réelles des produits et l'aspect personnel résultant de l'évolution des préférences des consommateurs par le biais de la publicité.

Dans le cas du Maroc on peut citer la différenciation des produits automobile en termes de caractéristiques réelles des marchandises, et en fonction de l'utilité de consommateur.

❖ **Groupe Renault (Dacia, Renault, Nissan)**

Le groupe Renault est un constructeur automobile français. Il est lié aux constructeurs japonais Nissan depuis 1999 et Mitsubishi depuis 2017, à travers l'alliance Renault-Nissan- Mitsubishi qui est, au premier semestre 2017, le premier constructeur automobile mondial. Le groupe Renault possède des usines et filiales à travers le monde entier. Fondée par les frères Louis.

❖ **Groupe PSA (Peugeot, Citroën, Opel)**

Le groupe PSA (sigle de Peugeot société anonyme) était un constructeur automobile français qui comprenait les marques automobiles Peugeot, Citroën, DS Automobiles.

❖ **BYD Auto**

C'est d'abord un fabricant chinois de batteries basé à Shenzhen, dans le Guangdong, en Chine. L'entreprise s'est diversifiée dans l'automobile en 2003, lorsque BYD Company a racheté la Tsinchuan Automobile Company, alors au bord de la faillite. En 2010, BYD est la quatrième marque automobile chinoise par le nombre de véhicules vendus .

3.1. Gouvernance et stratégie de développement industrielle du secteur

Cette section examinera la gouvernance et stratégie de développement du secteur de l'automobile au Maroc. Dans son cadre, le point sera mis sur les différentes commissions de l'AMICA ainsi que sur les différents écosystèmes de la chaîne de valeur du secteur Automobile et la coordination entre les différents acteurs clés.

Dans ce cadre-là , nous soulignons les stratégies sectorielles principalement liées à l'industrie automobile, le plus remarquables: plan d'accélération industrielle 2014-2020, et plan d'accélération 2021-2023. le but est de renforcer le tissu industriel et pour substituer à l'importation les industries marocaines et le renforcement de l'intégration des filières (démultiplication de la création d'emplois et de la valeur) particulièrement l'industrie de l'automobile , grâce auxquelles ce secteur vital est devenu un leader au niveau africain par rapport à d'autres secteurs.

La stratégie de soutien à l'industrie automobile au Maroc comprend un réseau diversifié, géré par l'Amica, qui se compose de différents comités, avec différentes dimensions qui assurent le développement du secteur.

Une commission **de veille et stratégie** a été créée par l'AMICA afin d'assurer une coordination entre les travaux des autres commissions, mais aussi pour définir les orientations stratégiques de l'association AMICA Cette commission œuvre en permanente collaboration avec les pouvoirs publics pour le développement du secteur automobile. Elle collabore également avec les grands acteurs et donneurs

d'ordre mondiaux dans le but de trouver des opportunités pour le développement du secteur.

une commission **de logistique** « optimisation des coûts et délais logistique » est l'organe de liaison de l'AMICA en ce qui concerne la mise en place de groupes de travail, avec les agences gouvernementales et privées, afin d'étudier des questions de coûts et d'optimisation des différentes composantes de ces derniers.

Comme tout secteur, l'aspect financement est très crucial dans la mise en œuvre des projets, raison pour laquelle, L'AMICA a mis en place une commission « développement du financement » dont la mission est de rechercher des pistes pouvant engendrer une hausse des investissements tout en proposant des solutions en termes de foncier, de procédures et de fonds, etc. Cette commission agit en collaboration avec l'Etat, les gestionnaires des Plateformes Industrielles Intégrées (P2I) et les établissements financiers afin de proposer des offres de solutions financières adéquates aux besoins des investisseurs intéressés par les plateformes. En outre, une commission de **Sous-traitance** est en charge de l'identification des besoins de sous-traitance à mesure de permettre aux équipementiers un niveau de compétitivité accru pour partir à la conquête de nouveaux marchés à l'international

Sans oublier **le facteur humain**, qui est un élément plus important dans l'avancement de tout secteur, il est au cœur de la stratégie du développement du secteur automobile. donc naturel d'avoir **une commission de développement de compétences** qui a pour rôle de veiller à l'adéquation des ressources disponibles avec les besoins du marché qui ne cessent d'accroître. La mise en place des Instituts de formation dédiés à l'Industrie Automobile (IFMIA) est une preuve de cette importance et du grand travail de la commission.

Par ailleurs, la chaîne de valeur de l'industrie automobile s'articule autour de huit écosystèmes: câblage, intérieur du véhicule et sièges, emboutissage/métal, batteries, poids lourd et carrosserie industrielle, moteurs et transmission . Le lancement de ces Écosystèmes industriels va donner une nouvelle impulsion au secteur. à cet effet l'État, en partenariat avec l'AMICA, a lancé cinq écosystèmes automobiles dont l'objectif sera de générer 24 milliards de dirhams de chiffre d'affaires et de créer 90.000 emplois à l'horizon 2020.

3.2. L'Évaluation de la performance de l'industrie Automobile

Henry Ford " a dit qu'une Entreprise qui génère que de l'argent, c'est une entreprise pauvre." Cet adage fournit une expression profonde et résume en grande partie la philosophie sur laquelle repose la performance équilibrée de l'entreprise ou du secteur industriel."

Le secteur automobile au Maroc connaît un développement rapide depuis le début du nouveau millénaire, alors que l'industrie automobile marocaine a atteint des niveaux de croissance durables de 20% par an. Le secteur fournit plus de 180 000 emplois et est proche de la marque d'exportation de 100 milliards de dirhams (un dollar équivaut à 9,13 dirhams marocains).

Ce développement que le Maroc a connu dans le secteur automobile est dû à plusieurs mécanismes qui ont contribué à la croissance du secteur, qui ont fait de l'Occident un concurrent fort sur le marché africain et même au niveau international.

Le Maroc dispose d'avantages compétitifs et comparatifs qui ont largement contribué au renforcement de l'économie nationale.

Ces caractéristiques se manifestent dans : La construction d'une infrastructure qui offre un environnement propice pour attirer ce type d'industrie à travers l'implantation du port Tanger Med, la restructuration du port de Kénitra, en plus d'une bonne infrastructure et d'un important réseau routier, comprenant tous les grands axes, et l'achèvement et l'entrée du projet de service ferroviaire à grande vitesse TGV début 2019.

- Les incitations fiscales, les facilités fiscales et l'attribution d'une base immobilière sont importants pour l'avancement de ce secteur

- Consolider l'idée de régionalisation basée sur la décentralisation économique. Par exemple, Renault est implanté à Tanger, tandis que Peugeot est implanté dans la zone industrielle de Kénitra, en plus d'une entreprise coréenne à Meknès, et d'autres entreprises à Casablanca et dans d'autres villes.

- L'État marocain a mis en place de grands instituts de formation et de préparation à l'industrie automobile avec ses différentes filières, y compris les ingénieurs, techniciens et autres.

Figure 1 : Commissions du travail de l'AMICA 2019



3.2.1 le secteur automobile marocain en terme de chiffres

Le Maroc est le deuxième en Afrique et dans le monde arabe dans l'industrie automobile en termes de fabrication, d'installation et de pièces de rechange, selon l'Organisation internationale pour la fabrication automobile (au cours de l'année 2020).

- Attentes de la valeur des exportations de pièces détachées automobiles : Ford (600 millions de dollars), Renault (deux milliards d'euros), PSA (un milliard d'euros), selon un communiqué de la chaîne de télévision marocaine Medi.
- Un partenariat avec une entreprise chinoise BYD leader dans ce domaine pour développer le système de l'industrie du véhicule électrique créera 2 500 emplois directs, permettant au Maroc d'être le premier constructeur de véhicules électriques en Afrique.
- Le lancement de plus de 26 investissements industriels liés à l'industrie automobile avec une enveloppe financière estimée à 13,7 milliards de dirhams et la création de 11.000 emplois directs, selon un rapport du magazine espagnol "Auto Revesta" spécialisé dans l'industrie automobile.
- Faire passer la valeur des exportations de 100 milliards de dirhams en 2020 à 200 milliards de dirhams dans l'année.
- La mise en place du projet de Cité Technologique Mohammed VI « Tanger Tech », une infrastructure importante qui accompagne le développement de l'industrie automobile dans le nord du Maroc.
- Le secteur automobile s'est classé premier en termes de volume des exportations de 24%, dépassant le secteur des phosphates.
- L'industrie automobile au Maroc contribue à plus de 16% du PIB.

4.1. Analyse prospective du secteur automobile Marocain

Nous avons abordé les différents scénarios potentiels du secteur automobile d'ici à 2030, en termes d'hypothèses et conséquences possibles.

En outre c'est une approche basée sur l'étude de l'un des phénomènes, la collecte de données et d'informations liées à l'étude, puis l'obtention des résultats, qui à leur tour développent le modèle d'étude en prédisant les valeurs du phénomène dans le futur ou sa Cela se situera dans ce futur, donc cette approche dépend de la précision du chercheur dans ses études, et dans la détermination des options pour son hypothèse, afin d'atteindre des résultats prédictifs stables et corrects.

Lors de notre étude de l'industrie automobile, nous avons tenté d'établir une approche prédictive qui comporte les divers scénarios attendus pour l'industrie automobile marocain. Sur la base des ambitions les plus importantes qu'il cherche à l'avenir.

4.1.1. les Scénarios prédictifs du secteur automobile Marocain à l'horizon 2030

Les expériences de nombreux pays à travers le monde confirment que, selon les options politiques sectorielles, les différences potentielles de développement jouent des rôles cruciaux, en tant que levier du tissu industriel.

Dans Maroc Vision 2030, pour explorer l'avenir, trois scénarios différents ont été imaginés, les différences liées au développement de l'industrie automobile.

Dans notre recherche, nous avons mentionné les hypothèses et les conséquences de chaque scénario:

- **Le premier scénario S1**, sera « **sort de l'industrie de la voiture électrique** ». Celles-ci, qui restent avant tout interactives, ne changeront pas fondamentalement. Ainsi, S1 serait un scénario "d'ouverture".
- **Le deuxième scénario S2**, sera l'augmentation du volume de production à horizon 2025-2030, et nous montrerons que S2 est un scénario stratégique avec "une vision large".
- **le troisième scénario S3**: les perspectives sectorielles passeront par le plan d'accélération industrielle. 2021-2025 pour l'avancement de l'industrie nationale. Il vise à consolider les acquis de la première phase du dispositif et à l'étendre au reste des régions.

4.1.1 Scénario S1: « sort de l'industrie de la voiture électrique »

▪ Hypothèses

Le premier scénario, S1, est un scénario de type tendanciel, associé à un virage industriel dans les industries du véhicule électrique. Qui a commencé au Maroc, qui vise à fabriquer des voitures écologiques. Mais ce pari nécessite le respect d'un ensemble de conditions. (bornes intelligentes pour recharger les véhicules électriques, libre-échange avec les pays producteurs des matières premières nécessaires à la production de ces matériaux, commercialisation au Maroc.)

La première borne intelligente marocaine de recharge de véhicules électriques (**iSmart**) a été présentée en présence du ministre de l'Industrie, du Commerce, de l'Investissement et de l'Économie numérique, Moulay Hafid Elalamy.

▪ Conséquences possibles

En ce qui concerne l'installation de l'automobile électrique, force est de constater qu'après le Memorandum d'entente entre le Maroc et le géant chinois de la voiture électrique BYD, il n'y a eu aucun signe avant-coureur d'une évolution du dossier qui semble gelé aujourd'hui. Il est

À ce titre, d'ici 2026 on estime que la voiture électrique sera en moyenne moins chère que la voiture thermique, cela prélude une démocratisation du véhicule électrique, à fortiori dans le pays développé ce qui va de facto entraîner la baisse des coûts de production et donc les marges bénéficiaires. 85% des ventes de Tesla se concentrent sur son modèle 3 qui est le moins cher et c'est précisément sur ce segment que les constructeurs cherchent à faire des économies de coûts. Un argument supplémentaire pour le Maroc pour qui le coût de main-d'œuvre est non seulement plus bas qu'en Europe, mais aussi plus bas que les zones industrielles en Chine, tout en étant hautement qualifié.

4.1.2. Le scénario S2 : l'Augmentation du volume de production horizon 2025-2030"

▪ Hypothèses

Ce scénario relève d'une démarche visant à accélérer l'intensité de la production d'automobile à l'horizon 2023. La volonté du Maroc d'atteindre l'objectif de l'objectif ultime tient à un ensemble de privilèges dont il bénéficie, qui lui ont permis d'attirer des investisseurs étrangers. qui est une main-d'œuvre bon marché, ensuite le Maroc fournit des zones industrielles franches puis le positionnement géographique du Maroc comme porte d'entrée vers l'Europe et l'Afrique.

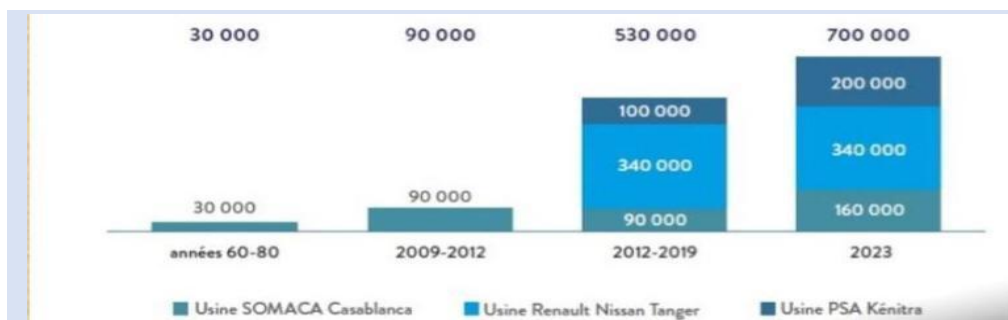
Sur le continent africain, outre le Maroc, deux pays, avec des réussites diverses, proposent sur leur sol des usines de montage et de fabrication de voitures ayant atteint, au cours des dix dernières années, un minimum de 300 000 véhicules par an.

▪ Conséquences Possibles

Ce pari de la production est une fourchette, très large, s'explique par l'absence de visibilité actuelle concernant les projets chinois autour de la voiture électrique du constructeur BYD Auto Industry sur le site de Tanger.

Le Maroc aspire à produire Sept cent mille unités à minima horizon 2023, La mise en service d'une usine Peugeot à Kenitra, en juin 2019, a contribué à augmenter la capacité de production du pays de 100 000 véhicules en 2020 et de 100 000 véhicules supplémentaires, horizon 2023. À cet effet, il faut rappeler le renforcement de l'usine Somaca de 70 000 unités et les 340 000 unités de Renault-Nissan à Melloussa. Comme nous l'avons montré, ces prévisions devraient être atteintes en 2023, portant la production à 700 000 unités par rang de voitures de tourisme, au premier rang du continent africain, devant l'Afrique du sud. **Le tableau 4** ci-dessous rappelle les différentes étapes de cette évolution.

Figure 8 : Evolution de la capacité de production automobile marocaine entre 1960 et 2023



Source : Ministère de l'industrie Maroc (2017)

4.1.3. le scénario S3 : les Perspectives sectorielles passeront par le Plan de relance industrie 2021-2023 et le plan d'accélération industrielle 2021-2025.

▪ Hypothèses

Ce scénario fait partie des stratégies sectorielles au sein de l'industrie qui visent à consolider les acquis obtenus dans le cadre de la première phase du plan et à les étendre au reste des régions, avec l'intégration des petites et moyennes entreprises et en plaçant les industries de notre pays au centre de transformations technologiques majeures.

Le premier sert à une nouvelle vision stratégique de l'industrie, qui vise à guider la bonne marche des opérateurs, en leur donnant davantage de visibilité en tant qu'un nouveau virage stratégique pour l'industrie nationale.

Puis le deuxième plan, s'articulera autour d'axes ,liés à la consolidation et à l'intégration du capital marocain dans l'industrie, favorisant l'émergence de nouvelles filières pour valoriser la commercialisation et les produits au niveau territorial, ainsi qu'à évoquant la dimension régionale, pour assurer le développement industriel sur l'ensemble du territoire national, à travers des corridors industriels structurés avec un support variable.

▪ Conséquences Possibles

Le nouveau PRI se décline en 3 chantiers stratégiques. Le premier consiste à confirmer la place industrielle du Maroc et assurer la conquête de nouveaux marchés. Dans ce sens, il est également prioritaire de reconquérir des territoires industriels en utilisant la commande publique comme catalyseur. Le département de tutelle table

sur l'accélération de la substitution aux importations de l'ordre de 34 milliards de DH et la concrétisation d'un potentiel additionnel à l'export à hauteur de 17 milliards de DH. Il s'agit là d'un impact brut de 51 milliards de dirhams sur la balance commerciale et une création de 50.000 à 100.000 emplois additionnels.

Le deuxième chantier de la nouvelle stratégie est l'amélioration de la compétitivité du pays. Le royaume a en effet démontré, durant cette crise sanitaire, une grande agilité économique et industrielle qui permet aujourd'hui de prétendre à une meilleure compétitivité dans un marché mondial qui voit toutes les cartes se redistribuer. Outre des secteurs hautement stratégiques tels que l'automobile ou encore l'aéronautique, le Maroc peut aujourd'hui ambitionner de hisser d'autres secteurs innovants mais aussi des secteurs au savoir-faire ancestral tout en confirmant l'automobile en tête des industries les plus compétitives. Notons que ce plan ambitionne également d'atteindre un taux d'intégration automobile de 80% pour 2023 contre 60%.

En d'autre part, la deuxième génération du Plan d'accélération industrielle 2021-2025 est basée également à développer la recherche et l'innovation et à accroître les capacités technologiques à tous les niveaux, en lançant de nouveaux systèmes orientés vers l'avenir et en adoptant de nouveaux modèles de production de la quatrième génération d'industrialisation par le tissu productif national, ainsi que la durabilité pour protéger les ressources naturelles du Royaume et ne pas nuire au développement des générations futures.

4.2.1. L'Étude empirique du secteur automobile à partir l'Analyse d'un Questionnaire

L'étude empirique représente une technique de recherche qui s'appuie sur l'observation et l'expérience. Cette technique de collecte de données ne se base pas sur une approche théorique ou un raisonnement abstrait, il s'agit de tester des hypothèses concrètement.

À cet effet, nous avons adressé une enquête par questionnaire auprès 6 entreprises, en vue de vérifier les hypothèses émises de la recherche et pour scruter la corrélation existe au niveau des variables de notre problématique. En outre, Nous avons tenté d'examiner d'une manière succincte la performance du secteur automobile Marocain.

Nous avons formulé notre problématique comme suit : « **Comment les avantages comparatifs et compétitifs contribuent-ils au renforcement de la dynamique concurrentielle ?** ».

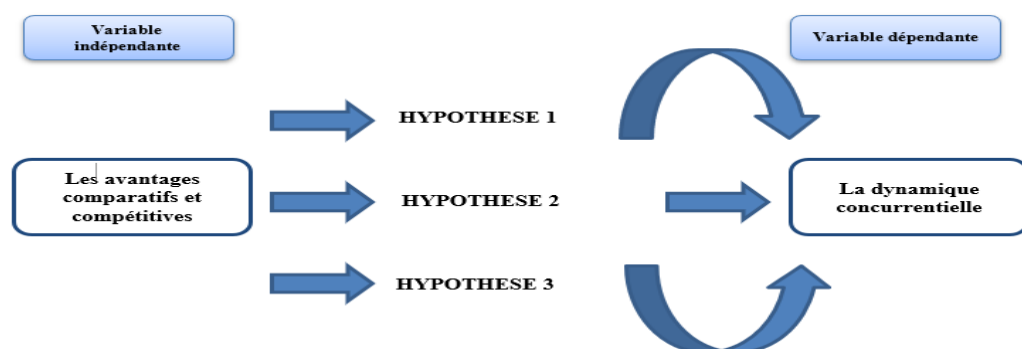
La problématique énoncée laisse entrevoir les sous questions de recherches suivantes :

- Le succès du Maroc à fournir le système intégré (Ecosystème) a-t-il contribué à la forte compétitivité du secteur au niveau international ?
- L'accélération des investissements étrangers dans l'industrie automobile au Maroc ont -ils un impact sur l'amélioration de la compétitivité du secteur ?
- Les occupations de l'industrie automobile au Maroc sont des avantages susceptibles pour renforcer l'offre concurrentielle ?

Pour traiter notre problématique, nous allons examiner les hypothèses suivantes :

H1 : l'Écosystème industriel contribue à la forte compétitivité du secteur au niveau international.

H2 : L'accélération des investissements étrangers dans l'industrie automobile au Maroc impact positivement au niveau de l'amélioration de la compétitivité du secteur.



source : Réalisé par nos soins

H3 : Les occupations de l'industrie automobile au Maroc sont des avantages susceptibles pour renforcer l'offre concurrentielle.

4.2.2. Modèle de l'analyse

Nous devons prouver la relation entre les avantages comparatifs et concurrentiels, dans leur interdépendance avec la dynamique concurrentielle.

4.2.3. La procédure de sélection de l'échantillon

Notre échantillon est composé de 11 entreprises, sauf 6 sociétés qui ont participé à notre enquête, appartenant à des divers sociétés de l'industrie automobile (**Société Dacia ,Renault, BCA Auto Kia, Société Global Engines Hyundai, Société Aikad SARL Volkswagen Audi , Auto Hall, Novaerum Automotive.**)

Tableau 1: Les sociétés répondants

Société Dacia - Renault	<ul style="list-style-type: none"> •Lieu : Oujda •Monsieur / Madame : Aziz Idrissi Jazouli •Possesseur : Chef de vente
Société BCA Auto Kia	<ul style="list-style-type: none"> •Lieu : Oujda •Monsieur / Madame : Loubna •Possesseur : Conseiller commercial
Société Global Engines Hyundai	<ul style="list-style-type: none"> •Lieu : Oujda •Monsieur / Madame : M'hamed Maamer •Possesseur : Service commercial
Société Aikad sarl Volkswagen Audi	<ul style="list-style-type: none"> •Lieu : Oujda •Monsieur / Madame : Anas Bakadour •Possesseur : Chef de vente
Auto Hall	<ul style="list-style-type: none"> •Lieu : Oujda •Monsieur / Madame : Mohamed Latigui •Possesseur : Conseiller commercial
Novaerum Automotive	<ul style="list-style-type: none"> •Lieu : Tanger •Monsieur / Madame : Moha Qeddi •Possesseur : Chef d'équipe de production

Tableau 2 : Les sociétés non répondants

Société Yazaki	• Lieu : Rabat
Société Madrex Engineering	• Lieu : Kenitra
Varroc Lighting Systems	•Lieu : Automotive City, Tanger
Lear corporation	•Lieu : Tanager
Usine de Casablanca (SOMACA) - Renault Group	•Lieu : Casablanca

5. Les résultats empiriques

Notre échantillon final est composé de 6 sociétés „d’après les tableaux ci-dessus nous constatons que 83.3% des sociétés répondants se localisent à Oujda, ce qui rend l’enquête trop limitée et l’analyse difficile.

Tableau 3: Lieu des sociétés répondants

		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Oujda	5	83,3	83,3	83,3
	Tanger	1	16,7	16,7	100,0
	Total	6	100,0	100,0	

Source : Elaboré par nos soins en utilisant le logiciel SPSS.

5.1.1. Test de fiabilité

Nous avons utilisé le test de fiabilité du questionnaire , en vue d'analyser les spécificités et les propriétés des échelles de mesure de chaque élément composant du questionnaire. Il peut mesurer le degré de corrélation et l'enchaînement logique des différents items afin d'estimer la cohérence et la consistance générales du questionnaire.

Pour notre étude nous avons utilisé la méthode de coefficient **Alpha de Cronbach**. Les résultats obtenus sont montrés dans les tableaux suivants :

Statistiques de fiabilité		
Alpha de Cronbach		Nombre d'éléments
0,754		35

Source : Elaboré par nos soins en fonction des résultats du logiciel SPSS. (Fiabilité du questionnaire)

À partir de tableau ci-dessus, on constate que le coefficient **Alpha Cronbach** pour tous les 35 items est égale à 0.754 donc proche de 1, ce qui signifie que notre questionnaire est caractérisé par une stabilité selon le coefficient **Alpha Cronbach**.

5.2.1 Analyse multivariée et vérification des hypothèses de recherche

Dans cette section, nous présentons l'analyse des différentes variables liées à notre problématique, puis nous vérifions l'existence de corrélation et par la suite nous présentons les principaux résultats.

▪ **Au niveau des avantages compétitifs et comparatifs**

L'accélération des investissements étrangers dans l'industrie automobile a-t-elle un impact sur l'amélioration de la compétitivité du secteur ?

		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Tout à fait d'accord	4	66,7	66,7	66,7
	Sans opinion	2	33,3	33,3	100,0
	Total	6	100,0	100,0	

Source : Etabli par nos soins sur logiciel SPSS

On constate que 66.7% des membres d'échantillon ont répondu tout à fait d'accord, que l'accélération des étrangers dans l'industrie automobile a un impact sur l'amélioration de la compétitivité du secteur.

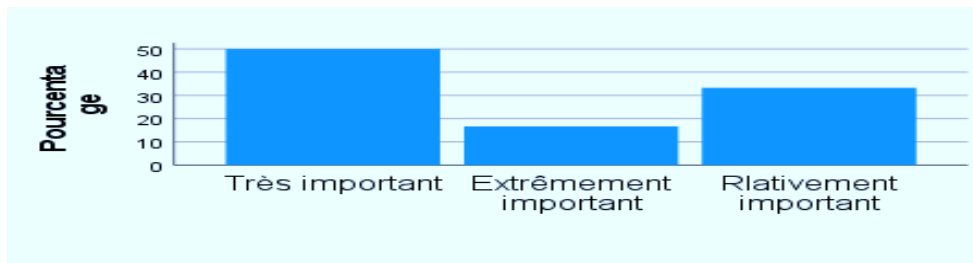
Le succès du Maroc à fournir le système intégré (Ecosystème) a-t-il contribué à la forte compétitivité du secteur au niveau international ?

		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Valide	Oui	6	100,0	100,0	100,0

Source : Données de l'étude sur logiciel SPSS

Avec un taux de 100%, les membres de l'échantillon ont confirmé que le succès du Maroc à fournir le système intégré (Écosystème) contribue à la forte compétitivité du secteur au niveau international. Donc, ici on conclut que l'importance de développement de l'Écosystème

Le Maroc occupe une bonne position internationale, notamment dans les offres de défiscalisation, la mise à disposition de zones franches, et d'aide à la construction des compétences nécessaires pour le secteur. Est-ce que, à votre avis ce sont des avantages susceptibles pour renforcer l'offre concurrentielle ?



Source : Elaboré par nos soins (Données de l'étude)

D'après le graphe ci-dessus, on remarque qu'un taux de 50% des répondants ont affirmé l'importance des avantages comparatifs et compétitifs au niveau du renforcement de l'offre concurrentielle. En revanche un taux de 50% affirment le contraire.

▪ An niveau de la dynamique concurrentielle

L'accélération des investissements au Maroc devenue un levier en tant qu'avantages compétitifs du secteur ?

		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Validé	Oui	6	100,0	100,0	100,0

Source : Données de l'étude (spss)

Nous avons noté à travers le tableau ci-dessus, qu'un taux de 100% des membres de l'échantillon ont confirmé que l'accélération des investissements au Maroc devenue levier pour avantage compétitifs du secteur.

Le Maroc lie proportionnellement la forte intensité des investissements et le succès du Maroc à fournir le système intégré Écosystème ,avec la forte compétitivité du secteur au niveau international, considérant que le Maroc occupe une bonne position notamment dans les offres d'exonération fiscale.

		Fréquence	Pourcentage	Pourcentage valide	Pourcentage cumulé
Validé	Oui	5	83,3	83,3	83,3
	Sans avis	1	16,7	16,7	100,0
	Total	6	100,0	100,0	

Source : Etablie par nos soins (Données de l'étude)

L'industrie automobile Marocaine peut devenir leader en Afrique ?

Nous avons constaté à travers le tableau ci-dessus que la plupart des répondants 83.3% ont déclaré que l'industrie automobile Marocaine peut devenir leader en Afrique. En revanche, 16.6% sont sans avis.

Le Maroc s'est positionné comme étant le deuxième exportateur de voitures vers l'Union européenne. À noter que pour la 7^e année consécutive, l'industrie de l'automobile au Maroc demeure à ce jour le premier secteur industriel exportateur du pays.

5.2.2. Test de corrélation

Au niveau de notre recherche, nous devons mesurer le degré de corrélation entre les variables de notre problématique, c'est-à-dire la relation entre **les avantages comparatifs et compétitifs** et **la dynamique concurrentielle**. Étant donné que le type de variables sont qualitatives, alors on va calculer un coefficient de contingence qui sert à mesurer le degré d'association ou de co-occurrence entre X et Y au sein de l'échantillon.

Pour cela, nous avons formulé un test d'hypothèse, il y a toujours deux hypothèses statistiques.

La première - l'hypothèse nulle ou **H₀** - est, comme son nom l'indique, une hypothèse qui postule que la relation entre X et Y est due au hasard, autrement dit qu'il n'y a pas de relation entre **les avantages comparatifs et compétitifs** et **la dynamique concurrentielle** (nulle= absence de relation).

La seconde - l'hypothèse alternative ou **H₁** cette hypothèse suggère que la relation entre X et Y ne peut être attribuée au hasard; il existe donc un lien entre X et Y au sein de la population.

Nous avons mesuré le coefficient de contingence des deux variables. par la suite nous avons déterminé la valeur de SIG(seuil de signification= 0.05) ou p. si la valeur de p est supérieure à 0,05, nous devons accepter l'hypothèse nulle **H₀** et

conclure que l'association ou la co-occurrence observée entre X et Y est due au hasard.

Si le **SIG.** ou valeur de **p** est inférieure à 0,05, nous devons rejeter l'hypothèse nulle et accepter l'hypothèse alternative(**H1**), et donc conclure qu'il existe une relation entre X et Y au sein de la population.

Tableau 4: Test de corrélation

les avantages comparatifs et compétitifs			La dynamique concurrentielle		Total
			Tout à fait d'accord	Sans opinion	
Nom des Entreprises	Société_Dacia_Renault		1	0	1
	Société BCA Auto Kia		0	1	1
	Société Global Engines Hyundai		1	0	1
	Société Aikad sarl Volkswagen Audi		1	0	1
	Auto Hall		0	1	1
	Novaerum Automotive		1	0	1
Total			4	2	6

Source : Données de l'étude (logiciel SPSS)

Mesures symétriques			
les avantages comparatifs et compétitifs, la dynamique concurrentielle		Valeur	Signification approximée
Nominal par Nominal	Coefficient de contingence	0.073	0.036
Nombre de cas valides		6	

Source : Données de l'étude (logiciel SPSS)

D'après les deux tableau ,nous constatons les résultats suivants:

1-Le nombre de participants, dans ce cas 6.

2-Le C ou la valeur du coefficient de contingence, ici 0,073.

3-La Valeur de $p=$ ou Signification approximée, soit la probabilité de commettre l'erreur α ,= 0.036 inférieure à 0,05, donc on va accepter **H1** et rejeter **H0**.

- L'analyse des données de la présente recherche montre qu'il existe une relation entre **les avantages comparatifs et compétitifs et la dynamique concurrentielle (C = 0,073, p = 0.036)**.

5.2.3.Vérification des hypothèses

Dans une recherche scientifique, la vérification des hypothèses représente une étape très importante pour vérifier si les hypothèses proposées par le chercheur sont acceptées ou rejetées.

Dans ce cadre-là, nous allons tester les hypothèses que nous avons définies à travers les résultats obtenus. Et pour les vérifier nous devons répondre aux sous questions.

La sous question posée pour la première hypothèse est : Le succès du Maroc à fournir le système intégré (Écosystème) a-t-il contribué à la forte compétitivité du secteur au niveau international ?

H1 : L'Écosystème industriel contribue à la forte compétitivité du secteur au niveau international.

Conformément aux résultats obtenus, et suite une confirmation par une recherche documentaire qui affirme que : Pour une nouvelle impulsion, le Maroc en partenariat avec l'AMICA, a lancé Huit écosystèmes automobiles. Grâce à ces écosystèmes, le taux d'intégration devrait croître de manière sensible et alors contribuer à la forte compétitivité du secteur au niveau international en tant que le cercle vertueux qui booste le secteur. Suite à ce qui précède, nous pouvons confirmer notre première hypothèse.

H2 : L'accélération des investissements étrangers dans l'industrie automobile au Maroc impact positivement au niveau de l'amélioration de la compétitivité du secteur.

La sous question posée pour la deuxième hypothèse est : L'accélération des investissements étrangers dans l'industrie automobile au Maroc ont-t-ils un impact sur l'amélioration de la compétitivité du secteur ?.

Les réponses des administrateurs et chefs du production des différentes sociétés du secteur automobile aux questions, ont montré l'importance des investissements étrangers dans l'industrie automobile. D'après la démonstration ci-dessus on valide notre deuxième hypothèse.

H3 : Les occupations de l'industrie automobile au Maroc sont des avantages susceptibles pour renforcer l'offre concurrentielle.

La troisième question proposée pour valider notre dernière hypothèse est : Les occupations de l'industrie automobile au Maroc sont des avantages susceptibles pour renforcer l'offre concurrentielle ?

D'après les résultats obtenus, nous concluons que le Maroc se caractérise par ses marchés dynamiques, sa fiscalité attrayante, ses investissements rémunérateurs, ces avantages renforcent l'offre concurrentielle. À partir de ces raisons, nous avons pu vérifier notre troisième hypothèse.

Conclusion

Le secteur automobile au Maroc se caractérise par une solide ingénierie sectorielle représentée par un ensemble de stratégies sectorielles qui ont renforcé la compétitivité du secteur aux niveaux africain et international. Face au phénomène de mondialisation et de libéralisation des marchés, de nombreuses institutions se retrouvent soumises aux pressions concurrentielles les plus puissantes et mondiales, et à l'orientation vers une économie de marché qui ne reconnaît que le travail et l'efficacité, et saisit les opportunités disponibles pour les transformer en gains. Face à cet environnement économique complexe, d'une part, en raison des risques et des incertitudes, et d'autre part, en raison de l'ouverture des frontières et de la levée des restrictions douanières, les institutions sont aujourd'hui amenées à les adapter à la réalité.

Il a été question dans cette étude d'analyser la structure et la performance du secteur automobile. En effet, les entreprises d'automobile où opèrent les répondants de notre échantillon sont réparties de façon presque équilibrée, ils comprennent les leaders entreprises sur le marché marocain. Par conséquent, ce secteur vital joue un rôle central dans le soutien et le renforcement du secteur industriel du pays, représenté dans la valeur ajoutée du PIB.

C'est la singularité du secteur automobile au niveau national et africain qui nous a interpellés pour révéler et formuler notre problématique dans le but d'atteindre les objectifs définis au préalable. En conséquence, l'évaluation de la structure de l'industrie à travers la forte concentration d'entreprises sur le marché, la disponibilité des pôles industrielles au niveau régional. Par ailleurs, La qualité des infrastructures et les plateformes logistiques du Maroc, ensuite l'industrie automobile marocain se caractérise par plusieurs avantages comparatifs et compétitifs, Les incitations fiscales, les facilités fiscales, l'attribution d'une base immobilière, puis une zone géographique importante, la commercialisation, l'écoulement des surplus de production de voitures, sont importants pour l'avancement de ce secteur en terme de la dynamique concurrentielle créant ainsi une forte compétitivité au niveau de cette l'industrie.

Cependant, nous avons constaté que relativement peu de publications et résultats de travaux de recherche sont disponibles sur l'industrie automobile au Maroc, chose qui n'est pas cohérente et n'apprécie pas les résultats qu'elle récolte, car c'est le secteur leader au niveau sectoriel.

En ce qui concerne les perspectives d'avenir de cette industrie à travers les plus importants scénarios, nous avons conclu que le secteur automobile a réalisé des progrès remarquables en termes d'augmentation de la valeur de la production. Quant à la transition vers la fabrication de voitures électroniques, elle était un pari fort à réaliser grâce à la capacité du Maroc à inventer un moteur électronique 100% marocain, ainsi que les bornes de recharge (ismart) .

Bibliographie

Ouvrages

- Le Roy F. et Yami Saïd (2009) « Management stratégique de la concurrence » édition DUNOD, Paris.
- Le Roy P (2009) « L'analyse des mouvements concurrentiels » Coordonnée par Pierre in Management stratégique de la concurrence » DUNOD,
- Le Roy Frédéric (2002) « La concurrence : entre affrontement et connivence » Editions Vuibert
- Lemaire Jean- Paul (2003) « Les stratégies d'internationalisation, développement international de l'entreprise » 2^{ième} édition DUNOD, Paris. Policy Paper, Henri-Louis VEDIE, L'automobile : une filière marocaine stratégique, leader du -secteur en Afrique, Novembre 2020, Rabat ,Maroc.
- VEDIE, Henri-Louis. L'automobile : une filière marocaine stratégique, leader du secteur en Afrique. Rabat-Maroc: Policy Center for the New South. Novembre 2020. Page 12.
- Ahmed Saeed Bamakhrama, the Economics of Industry, Zahran Publishing and Distribution House, Jeddah, 1994, p. 5.
- Michael Porter, l'avantage concurrentiel des nations, inter-éditions, Paris, 1993, p26.
- **GODET M.**, De l'anticipation à l'action, Dunod, 1992.

Revues

- Études sectorielles (2012) « Le secteur de l'automobile, des pièces et accessoires au Maroc » Réf 7 Études sectorielles SEREC, le spécialiste des études sectorielles au Maroc depuis 1979

- RAYMOND-ALAIN THIÉTART & JAIN AMIT, (2007) « *Dynamique concurrentielle et cascade d'externalisations* » Revue française de gestion – N° 177/.
- Saïd YAMI, Laurence LEHMANN-ORTEGA & Gérald NARO (2008) « Capacités dynamiques coopératives : Le cas MSI dans la sous-traitance mécanique » XVIIe Conférence internationale de l'AIMS, Nice-Sophia Antipolis.

Wébographie :

- ❖ AMINE A & BENSEBA A F. (2005) « Intensité concurrentielle entre lignes de produits rivales : un éclairage par la théorie de la concurrence multimarchés ». Finance - Contrôle stratégie- volume 8, N°2, juin, p.5-37 <http://leg.u-bourgogne.fr/rev/082037.pdf>
- ❖ AMIT JAIN & RAYMOND-ALAIN THIÉTART (2007) « *Dynamique concurrentielle et cascade d'externalisations* » Revue française de gestion N° 177.
- ❖ BENSEBA F. (2003) « La dynamique concurrentielle : défis analytiques et méthodologiques » Université de Marne-la-Vallée Finance Contrôle Stratégie – Volume 6, N° 1, mars, p. 5 – 37. <http://leg2.u-bourgogne.fr/rev/061037.pdf>
- ❖ Evelyne Rousselet () « La dynamique concurrentielle entre des entreprises de services : réalité et enjeux méthodologiques » IAE Paris / Université Paris 1 – Laboratoire de recherche du Gregor Doctorante sous la direction de la professeure Géraldine Schmidt. <http://www.strategie-aims.com/events/conferences/6-xviieme-conference-de-l-aims/communications/1592-la-dynamique-concurrentielle-entre-des-entreprises-de-services-realite-et-enjeux-methodologiques/download>
- ❖ Faouzi Bensebaa (2000) « Actions stratégiques et réactions des entreprises » M@n@gement, Vol. 3, No. 2, ,PP. 57-79 <http://www.management-aims.com/PapersMgmt/32Bensebaa.pdf>
- ❖ IBN EL FAROUK Imane & TALBI Fouad JAWAB Abdennebi () « La Supply chain automobile: intégration des équipementiers au Maroc » Professeur Ecole Supérieure de Technologie de Fès. http://talbi.voila.net/Recherches/LOGISTIQUEA09_Imane.pdf
- ❖ KAROUI L. & DORNIER R. (2000) « Structure et dynamique de la concurrence : une analyse perceptuelle du secteur des télécommunications en France » CREPA Université Paris Dauphine Place du Maréchal de Lattre

de Tassigny Communication à la IXème Conférence Internationale de Management Stratégique Montpellier.

<http://basepub.dauphine.fr/xmlui/bitstream/handle/123456789/3075/karoui.pdf?sequence=2>

❖ Hadjila KRIFA () « Concurrence oligopolistique et concentration dans le secteur automobile » (Maître de Conférences), M.E.D.E.E. (Mécanismes Économiques et Dynamiques de l'Espace Européen) et I.F.R.E.S.I. (Institut Fédératif de Recherche sur les Sociétés Industrielles)/C.N.R.S. (Université de Lille I). <http://gerpisa.org/rencontre/9.rencontre/S04Krifa.pdf>

❖ LAMARQUE Eric (1999) « Les activités clés des métiers bancaires : une analyse par la chaîne de valeur » *Université de Tours Finance Contrôle Stratégie – Volume 2, N° 2*. <http://leq.u-bourgogne.fr/rev/022158.PDF>

❖ Le pacte national ,2009-2015» <http://www.cri-agadir.com/elements/dossier/pacteindustriel.pdf>

❖ Le Roy F. (2004) « La stratégie d'affrontement ». Ce chapitre est très proche d'un article publié par le même auteur dans la *Revue Française de Gestion* . (n° 148, p. 179-193).

❖ LE ROY Frédéric () « Les entreprises agressent-elles leurs concurrents ? Les implications du concept d'agressivité » Université de Nantes-LAGON Maître de Conférences L.A.G.O.N. (LABoratoire de Gestion des Organisations de Nantes) Université de Nantes Facultés des Sciences Economiques et de Gestion. <http://www.strategie-aims.com/events/conferences/16-viieme-conference-de-l-aims/communications/978-les-entreprises-agressent-elles-leurs-concurrents-les-implications-du-concept-dagressivite-concurrentielle/download>

❖ Le ROY P. (2007) « *De l'intérêt des firmes dominantes à perturber et stabiliser le jeu concurrentiel* » Université de Montpellier Finance - Contrôle Stratégie – volume 10, n° 3, septembre, p. 139 - 160.