

The Kenitra Industrial Zone "Atlantic Free Zone": an emerging model of geostrategic development in Africa – A case study of the automotive industry


Khalid BA AQQA¹; Faycal FATAH²


¹ PhD, Ibn Tofail University, FSHS, Laboratory, Territory, Environment and Development. Doctoral training "The Geopolitics of Africa" Kenitra.

¹ Ibn Tofail qualified lecturer, Laboratory, Territory, Environment and Development. Doctoral training "The Geopolitics of Africa" Kenitra.

Email 1: khalidbaaqqqa27@gmail.com

Email 2 : Faycal.fatah@uit.ac.ma

 1: ORCID identifier : 0009-0000-2315-0763

 2: ORCID identifier : 0000-0002-7014-4312

Received	Accepted	Published
08/06/2026	16/06/2026	30/06/2026

DOI: <https://doi.org/10.63939/JSMS.2026-Vol8.N31.130-151>

Khalid BA AQQA, Faycal FATAH. (2026). The Kenitra Industrial Zone "Atlantic Free Zone"; an emerging model of geostrategic development in Africa – A case study of the automotive industry. *Journal of Strategic and Military Studies*, volume 8 (issue 31), pp130 – 151.

Abstract

The cities along Morocco's Atlantic coast have become a hub for local development, notably the city of Kenitra. Strategically located in north-western Morocco, this city has played a key role in attracting foreign investment to this promising region. The city of Kenitra is emerging as a national and African automotive industrial hub thanks to the Stellantis cluster, formerly known as PSA. This cluster has established itself in the AFZ industrial zone to capitalise on the region's advantages and potential, such as its geographical location, human and natural resources, and proximity to the infrastructure linking northern and central Morocco. The Stellantis cluster has managed to achieve prosperity in a very short period, despite the various challenges that hinder its development.

Keywords: Territory; geostrategy; automotive industry; emerging; Africa

© 2026, BA AQQA & FATAH, licensee Democratic Arab Center. This article is published under the terms of the Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International (CC BY-NC 4.0), which permits non-commercial use of the material, appropriate credit, and indication if changes in the material were made. You can copy and redistribute the material in any medium or format as well as remix, transform, and build upon the material, provided the original work is properly cited.

La zone industrielle de Kénitra « Atlantic Free Zone », un modèle de développement géostratégique émergent au niveau de l'Afrique : Cas d'étude l'industrie d'automobile


Khalid BA AQQA¹; Faycal FATAH²


¹ PhD, universitaire Ibn Tofail, FSHS, Laboratoire, Territoire, Environnement et Développement. Formation doctorale "La Géopolitique de l'Afrique" Kenitra.

² Maître de conférences habilité Ibn Tofail, FSHS, Laboratoire, Territoire, Environnement et Développement. Formation doctorale "La Géopolitique de l'Afrique", Kenitra.

Email 1 : khalidbaaqa27@gmail.com

Email 2 : Faycal.fatah@uit.ac.ma

 1: ORCID identifier 1: 0009-0000-2315-0763

 2: ORCID identifier 2: 0000-0002-7014-4312

Reçu le	Accepté le	Publié le
08/06/2026	16/06/2026	30/06/2026

DOI: <https://doi.org/10.63939/JSMS.2026-Vol8.N31.130-151>

Khalid BA AQQA, Faycal FATAH. (2026). La zone industrielle de Kénitra « Atlantic Free Zone », un modèle de développement géostratégique émergent au niveau de l'Afrique ; Cas d'étude l'industrie d'automobile. Journal of Strategic and Military Studies,, Volume 8 (Numéro31), pp130 – 151.

Résumé

Les villes de la façade atlantique du Maroc sont devenues un hub de développement local à savoir la ville de Kénitra. Cette ville qui se positionne dans un endroit bien situé stratégiquement au nord-ouest du Maroc a joué un rôle de faire une attractivité territoriale des investissements étrangers pour se localiser dans cette zone prometteuse. La ville de Kénitra s'émerge comme un pôle industriel d'automobile au niveau national et africain à cause de cluster Stellantis qui est nommé auparavant PSA. Ce cluster s'est planté dans la zone industrielle AFZ pour profiter aux privilèges et les potentiels de la région comme leur site géographique, les potentialités humaine et naturelle et aussi à la proximité de l'infrastructure qui relie entre le nord et le milieu du Maroc. Le cluster Stellantis a su de réaliser le cap de la prospérité dans une période très courte, cependant aux différents défis qui empêchent la roue de développement.

Mots clés: Territoire ; géostratégie ; industrie d'automobile ; émergent ; Afrique

© 2026, BA AQQA & FATAH, Licencié par: Centre Démocratique Arabe. Cet article est publié sous les termes de la licence Creative Commons Attribution-Non Commercial 4.0 International (CC BY-NC 4.0), qui autorise l'utilisation non commerciale du matériel, à condition de donner le crédit approprié et d'indiquer si des modifications ont été apportées au matériel. Vous pouvez copier et redistribuer le matériel dans n'importe quel support ou format, ainsi que le remixer, le transformer et le développer, à condition que le travail original soit correctement cité.

Introduction

Ces derniers temps, le monde est devenu un terrain de concurrence dans tous les domaines, que l'importance de ces domaines soit faible, moyenne ou grande. La concurrence est en effet le mot d'ordre du monde capitaliste pour faire avancer le développement et l'économie vers l'innovation et répondre aux besoins des marchés intérieurs et extérieurs. Dans ce contexte, on trouve que « Les impératifs de la globalisation sont venus affirmer...de l'innovation et de l'attractivité territoriale...et de la réalisation des clusters un de ses principaux fers de lance»(BOUSTANE, 2020). On constate que le Maroc fait désormais partie des pays qui suivent la voie des grands acteurs de la concurrence capitaliste industrielle, tant au niveau régional et africain qu'international, notamment dans le secteur de l'automobile de nouvelle génération. La position géostratégique du Maroc et son rôle de trait d'union entre l'Europe et l'Afrique en ont fait un terrain de concurrence internationale pour l'implantation de diverses industries de pointe, notamment dans le secteur automobile qui a connu un essor rapide à l'échelle africaine. L'intérêt que porte le Maroc à cette industrie prometteuse tient à sa connaissance des rouages et des retombées importantes de celle-ci dans le système capitaliste mondial, où elle génère des bénéfices considérables. C'est ainsi que l'on constate que « Le secteur automobile marocain bat tous les records. Avec des exportations totalisant 115,4 milliards de dirhams au cours des neuf premiers mois de 2024, l'industrie a enregistré une croissance de 7% par rapport à l'année précédente. Ce dynamisme renforce la position de ce secteur en tant que moteur des exportations marocaines. » (AMICA, 2025.) Le Maroc est devenu une destination de choix pour les investisseurs internationaux qui souhaitent implanter leurs sites de production au Maroc, notamment sur la côte atlantique et à Tanger. La région de Kenitra figure parmi les villes les plus privilégiées pour accueillir ce type d'industries stratégiques et prometteuses pour le développement économique local, compte tenu de l'importance de cette région en termes d'attractivité économique. Dans ce modeste article, nous nous pencherons sur la question afin de parvenir à des conclusions concrètes qui mettront en évidence l'importance de ce type d'industries stratégiques dans cette région. Nous identifierons également les facteurs qui favorisent l'implantation de l'industrie automobile au Maroc, et plus précisément dans cette zone située entre Kénitra et Sidi Yahya al-Gharb. Enfin, notre étude se limitera également à mettre en évidence les manifestations de la puissance industrielle de cette région attractive en termes de production et d'exportation. Quant à la méthode de travail et de recherche, elle consistera à consulter un ensemble de documents officiels en rapport avec le sujet de l'étude, ainsi qu'à parcourir les sites officiels traitant des statistiques et des chiffres. Avant de commencer, nous allons aborder la problématique suivante :

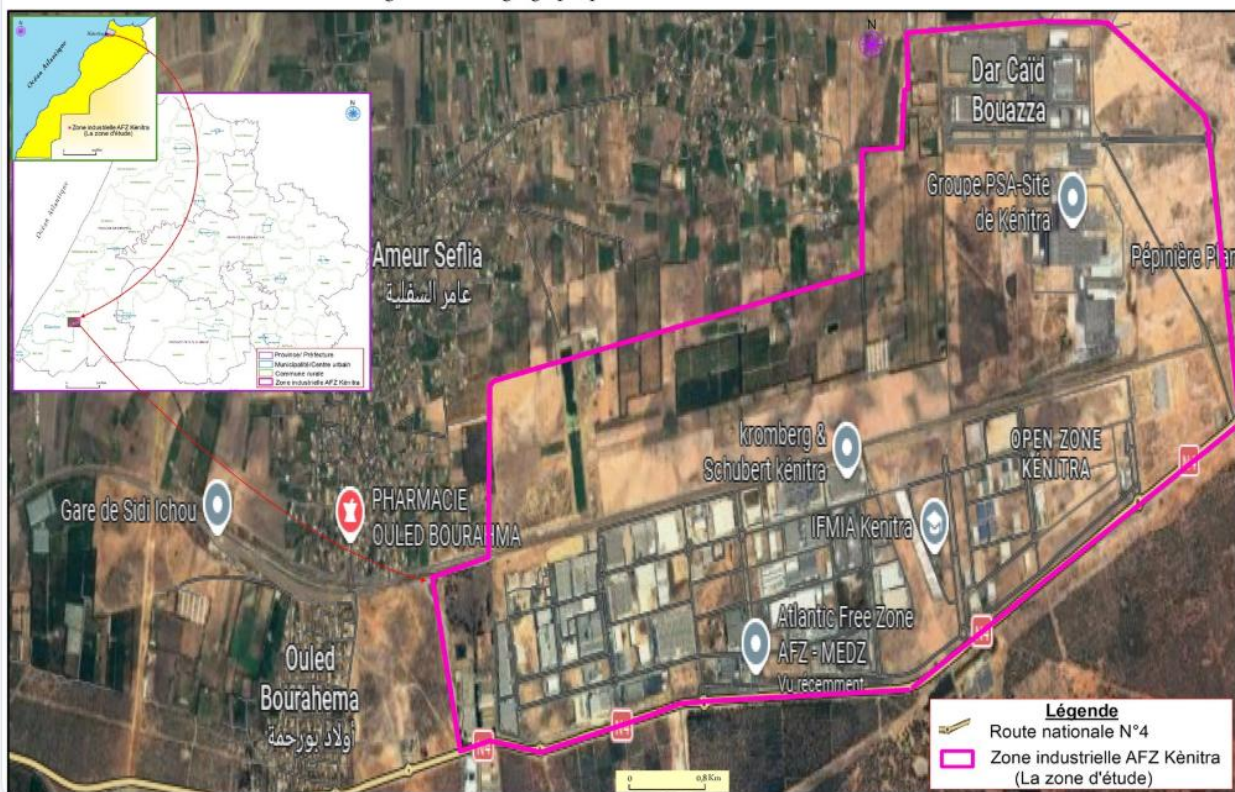
« Dans quelle mesure l'industrie automobile dans le territoire Atlantic Free Zone à Kénitra peut-elle être considérée comme un élément essentiel au développement local de la région ? »

1. KAFZ : un positionnement géostratégique et des incitations au service de développement local.

1.1 un positionnement géostratégique

La situation géostratégique de toute industrie mondiale revêt une importance capitale pour assurer sa pérennité et s'imposer face à la concurrence internationale, qui est devenue le principal défi auquel sont confrontées les industries à l'échelle mondiale, en particulier dans les pays émergents et en développement. Le Maroc est considéré comme un exemple de pays ayant su choisir judicieusement ses industries stratégiques et les implanter dans des zones sensibles. Le choix d'une zone industrielle adaptée à un secteur d'activité donné dépend de la capacité de ce secteur à s'intégrer dans son environnement, en veillant à la pérennité et au respect de l'écosystème. Ainsi, la zone industrielle de Kénitra répond parfaitement aux exigences spécifiques de l'industrie automobile, tant par son emplacement stratégique que par sa capacité à s'adapter de multiples façons en matière de pérennité et de respect des normes environnementales. La zone industrielle de AFZ fait partie de la commune rurale d'Ameur Seflia entre Kénitra et Sidi Yahya El Gharb. Cette zone aussi « a été créée en 2010 sur une superficie globale de 345 ha (311 ha aménagés) à 12 km de la ville de Kénitra. Elle présente aux investisseurs opérant, notamment, dans le secteur automobile un environnement adéquat pour la réalisation de leurs projets, avec des infrastructures de qualité et des avantages importants »(MICEVN,2020).

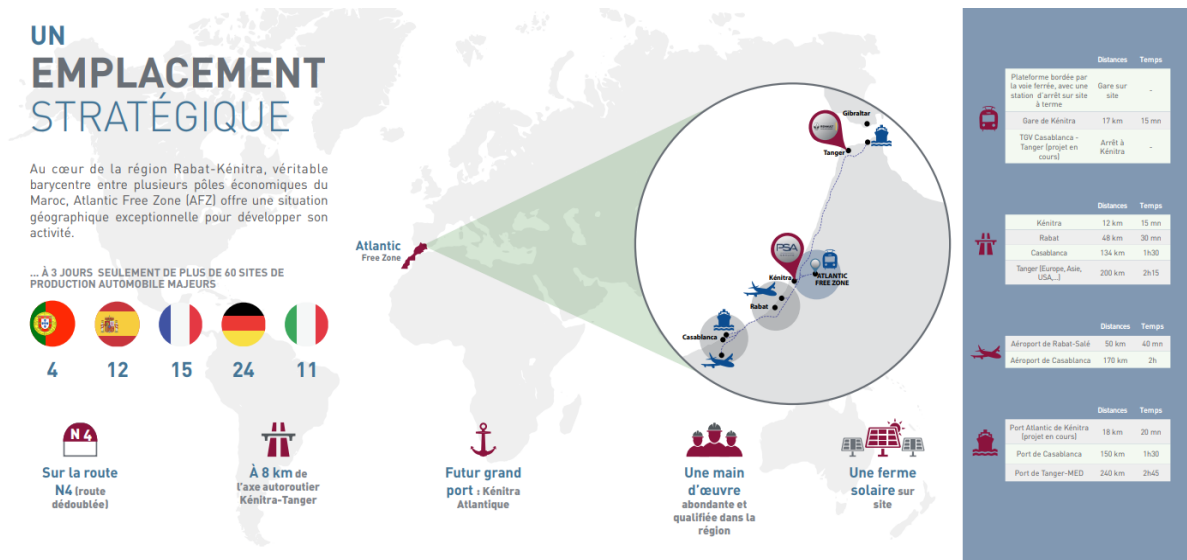
Figure1: Le site géographique de la zone industrielle AFZ à Kénitra



Source : Carte réalisée par les auteurs

La ville de Kénitra a su tirer parti de sa situation géographique, qui la place au carrefour des grands pôles industriels du Maroc, Tanger et Casablanca, où se croisent des axes routiers et ferroviaires – tant traditionnels que modernes – destinés au transport de marchandises, ainsi que des autoroutes facilitant la liaison entre les villes industrielles de la côte atlantique. Pour bien clarifier, nous trouvons que La région de Rabat-Salé-Kénitra est considérée comme la plus importante en termes d'infrastructures routières, avec un réseau routier national et régional de 5 725 km, ainsi qu'un réseau ferroviaire comprenant la première ligne à grande vitesse d'Afrique (Type LGV) et des lignes classiques d'une longueur totale de 702,2 km (Rabatinvest, 2024). L'emplacement stratégique de cette zone industrielle attirera toute une série d'investissements étrangers dans cette région d'importance géostratégique tant au niveau national qu'africain.

Figure 2 : l'emplacement stratégique de la zone KAFZ au niveau des moyens de transport



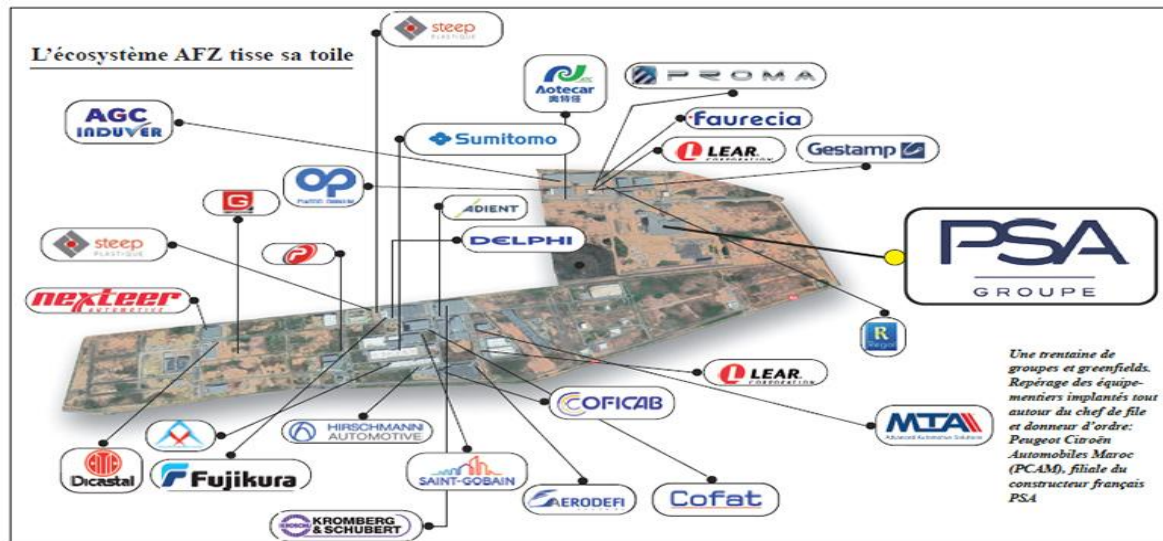
Source : <https://www.medz.ma/sites/default/files/2020-03/Atlantic%20Free%20Zone%20-%20Kenitra.pdf>

1.2 des incitations au service de développement local

Afin de rendre la zone industrielle de la ville de Kénitra attractive pour diverses industries, telles que l'automobile, un groupe d'acteurs, dont le Centre régional d'investissement et les instances régionales et provinciales, a mis en place une série de plans de développement visant à transformer ces recettes publiques en investissements structurels aux effets durables. Les investissements directs étrangers ont permis de développer les infrastructures de transport et de communication, ce qui contribue à renforcer l'attractivité de la région, démontrant ainsi que les programmes de privatisation ont un effet catalyseur sur les investissements étrangers (QACHAR, 2020). Dans le cadre des IDE, cette zone accueille chaque année diverses industries, notamment dans le secteur

des équipements automobiles. Le document ci-dessous montre un aperçu des industries qui se sont implantées dans cette immense zone industrielle.

Figure 3 : l'écosystème de la zone industrielle de AFZ de Kénitra



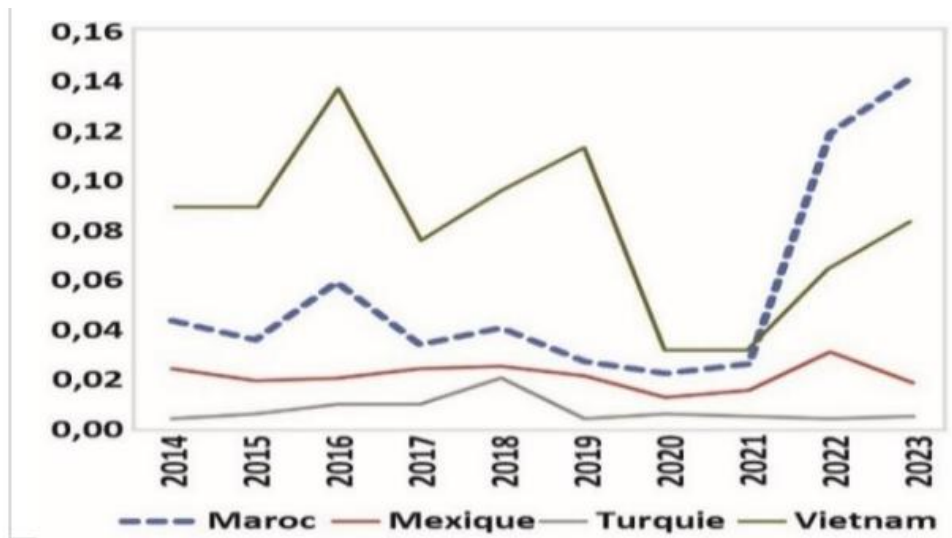
Source : <https://www.leconomiste.com/>

Au-delà, nous trouvons que la Maroc à lancer l'ensemble des incitations pour attirer des investisseurs étrangers pour investir dans le pays par une création des fonds de promotion des investissements comme « le Fonds MDM Invest pour les Marocains résidant à l'étranger et le Fonds Hassan II pour le Développement Economique et Social qui est lié à la promotion de l'investissement, notamment dans des secteurs industriels précis ainsi que le développement des nouvelles technologies» (Chaimaa LAOUTE, 2024). Par ailleurs, la loi marocaine sur les investissements étrangers a mis en place un arsenal législatif visant à simplifier les procédures d'investissement et à réduire les impôts, le tout afin d'offrir un environnement favorable et attractif aux investisseurs. Le législateur marocain a promulgué une loi douanière spéciale par laquelle la taxe sur les marchandises importées pour les étrangers, en particulier les pièces détachées et les équipements, est réduite conformément à « l'Article 123 -22°-b du Code Général des Impôts » (Chaimaa LAOUTE, 2024). Dans le but de créer un environnement favorable aux investisseurs, exempt de contraintes, le Maroc a mis en place plusieurs zones franches industrielles afin d'atteindre les objectifs de sa politique industrielle, qui mise sur la compétitivité et l'adaptation aux exigences de la mondialisation et du marché international. La zone franche industrielle KAFZ fait figure de modèle pour les autres zones franches industrielles créées par le Maroc comme « Tanger Free Zone, MidParc Casablanca Free Zone...et Zone franche de Dakhla » (CDA, 2026). En plus, la zone industrielle de Kénitra a profité d'autres privilèges, à savoir les avantages fiscaux qui sont compétitifs et des impôts sur les associés avec un taux réduit et fixé à 15 %, et enfin la taxe professionnelle dans laquelle les entreprises



profitent l'exonération de cette taxe durant 15 ans et cela va être appliqué sur les immobiliers et les équipements installés dans la zone (CDA, 2026). À titre d'information, le Maroc se distingue par des conditions favorables et propices à l'investissement, offrant un environnement adapté aux différents investisseurs étrangers et locaux, notamment en termes de stabilité politique et de climat des affaires. En 2023, le Maroc occupe ainsi des places de choix, devançant la Turquie, le Vietnam et le Mexique avec un taux de 0,14 en termes de produit intérieur brut, comme l'indique le tableau ci-dessous dans le document 4.

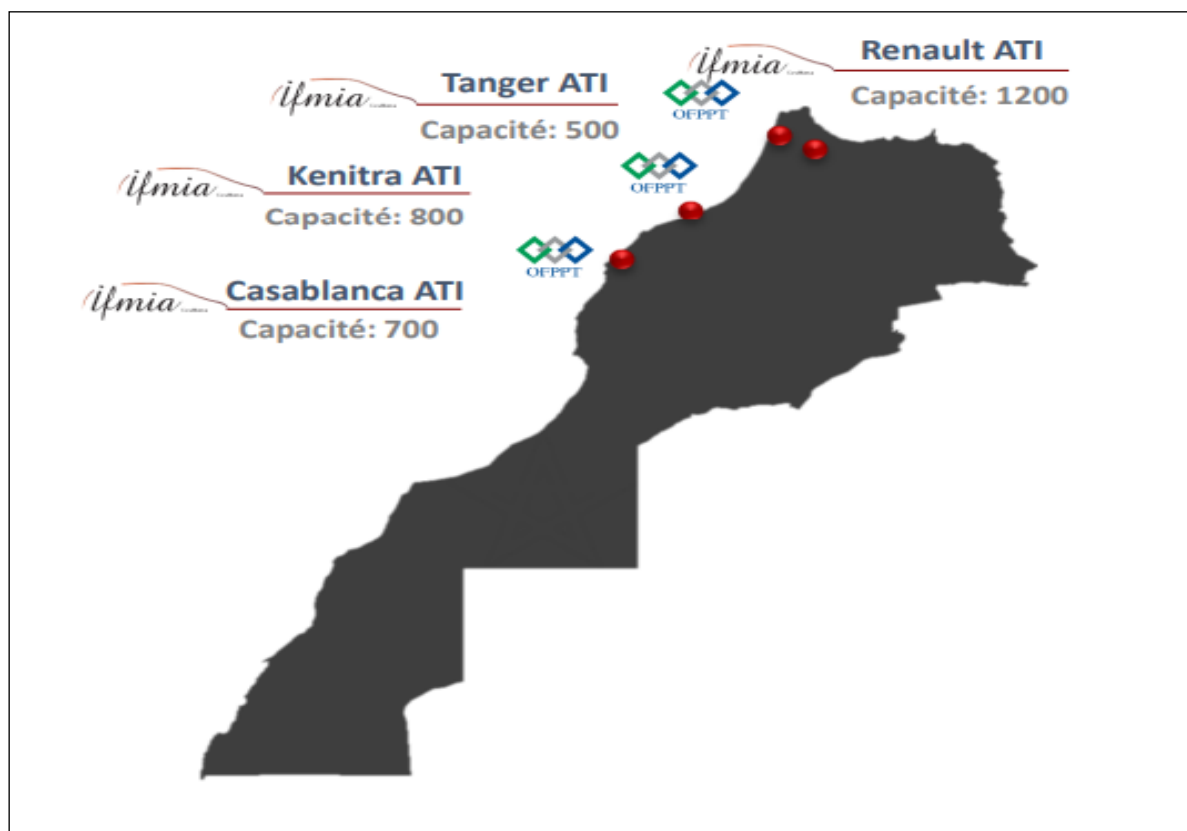
Figure 4 : Le Maroc est plus performant que des pays pairs en termes d'attractivité des IDE, en % du PIB



Source : Banque mondiale. Maroc : rapport de suivi de la situation économique 2024, pp. 5-6.

N'oublions pas non plus l'importance de la recherche scientifique au service de l'industrie automobile à Kénitra, où les entreprises de production du secteur automobile ont conclu des partenariats avec des institutions de recherche scientifique, telles que l'université Ibn Tofail, considérée comme le principal partenaire en matière de recherche scientifique, ainsi qu'avec des établissements de formation professionnelle spécialisés dans la formation d'une main-d'œuvre qualifiée dans le secteur automobile. À cet égard, le Maroc a créé un ensemble d'établissements de formation professionnelle dédiés à ce secteur afin de former des ingénieurs et des techniciens à Casablanca, Tanger et Kénitra.

Figure5 : Carte des principaux organismes professionnels intervenant dans la formation de la main-d'œuvre du secteur automobile au Maroc.

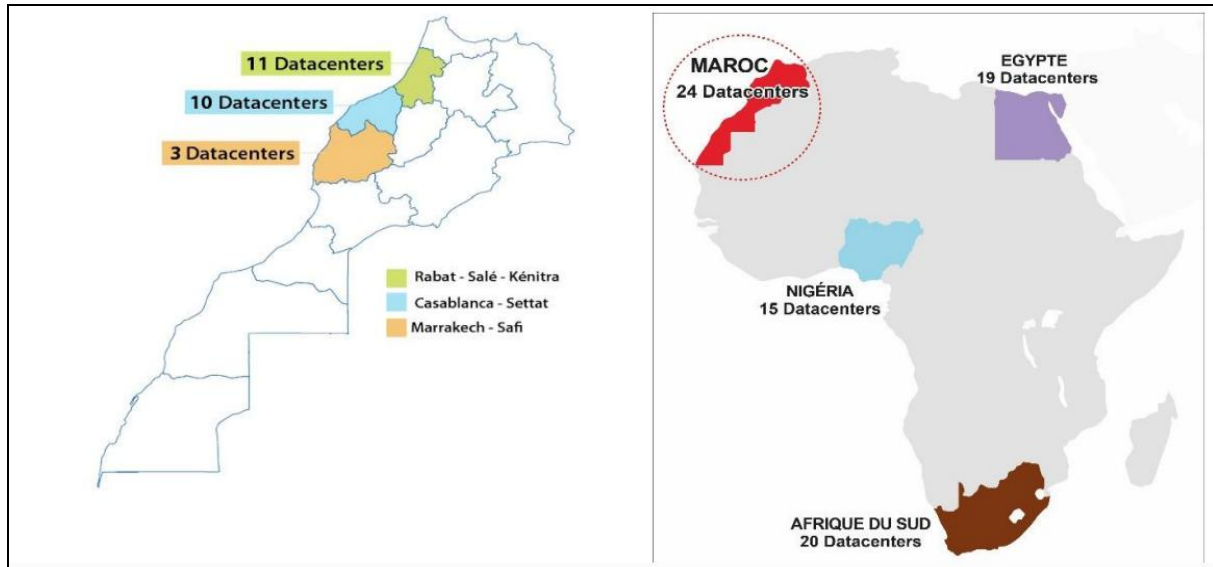


Source : Ministère de l'Industrie de l'Investissement du Commerce et de l'Economie numérique « SECTEUR AUTOMOBILE MAROCAIN LA SUCCESS STORY ».

https://www.ilo.org/sites/default/files/202502/Secteur%20automobile%20Marocain%20success%20story_2019.pdf

Concernant le côté de stockage des informations et son traitement dans le cadre de l'intelligence artificielle, « le Maroc est devenu le leader de l'activité des Datacenters sur le continent en termes de nombre de Datacenters ayant obtenu la certification Tier avec 24 Datacenters certifiés » (conseil, 2025). La zone industrielle AFZ de Kénitra fait partie des trois zones marocaines qui possèdent ces Datacenters qui atteignent 24 centres comme l'indique la figure 6.

Figure 6 : Le Maroc le leader des Datacenters certifiés Tier en Afrique et Kénitra fait partie



Source : Institut Uptime. Datacenters certifiés Tier au Maroc au 9 septembre 2024. Elaboré par le Conseil de la concurrence.

Pour le Maroc et la ville de Kénitra, ces centres de stockage seront une valeur ajoutée pour les futurs investisseurs qui se basent sur la cybernétique et la sécurité des informations privées des sociétés.

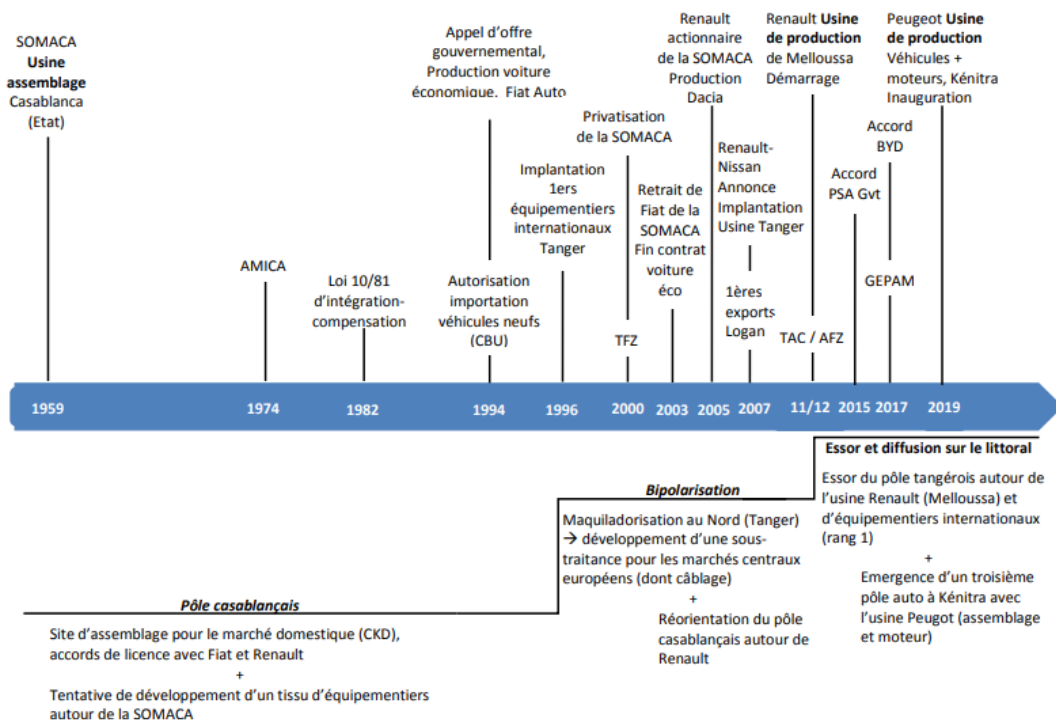
2 le plan d'accélération industrielle et l'émergence de l'industrie d'automobile à Kénitra

À l'aube de l'indépendance, le Maroc a mis en place une stratégie de développement dans le secteur industriel afin de faire progresser le pays et de parvenir à un développement rapide. Le secteur automobile est considéré comme l'un des secteurs vitaux sur lesquels le Maroc s'est concentré en raison de son importance à l'époque, dans le but principal de répondre aux besoins du marché intérieur. C'est ainsi que l'industrie automobile a vu le jour au Maroc entre 1960 et 1970, plus précisément à Casablanca, grâce à un partenariat entre l'État marocain et les sociétés Fiat Simca et Renault. Elle s'est ensuite développée au cours des décennies suivantes pour atteindre son apogée dans le cadre du plan d'urgence pour l'industrie automobile entre 2014 et 2020, qui s'est implanté à Kénitra par le biais de la société PSA. (DEPF, 2020)

Dans le cadre de la stratégie « Émergence » et de la Charte nationale pour les industries émergentes, le « Plan d'accélération industrielle » (PAI) le rythme d'un processus de fabrication ciblé et axé sur des résultats concrets. Une cinquantaine de pôles ont ainsi contribué à rehausser et à améliorer le niveau de qualité, la capacité de production et la compétitivité, ce qui a permis de créer une dynamique pour s'imposer face aux géants du secteur et attirer les grands investisseurs (leseco, 2019). Le schéma ci-dessous présente les

principales étapes historiques de l'industrie automobile, telles qu'elles ressortent des plans de développement. La ville de Kenitra a tiré parti de ces plans de développement du secteur automobile dans le cadre de la phase 2014-2020, connue sous le nom de « plan d'urgence pour l'industrie », en accueillant une grande usine PSA d'une capacité de production de 20 000 voitures et 200 000 moteurs d'ici 2023.

Figure7 : Schéma : Phases de développement de l'industrie automobile au Maroc



Source : (Piveteau, 2020)

La ville de Kénitra est devenue un pôle attractif des investissements d'automobile au niveau national est à l'échelle africaine, vu que « le secteur automobile est la principale industrie d'exportation du Maroc, les véhicules fabriqués dans le pays étant expédiés vers plus de 75 destinations à travers le monde, principalement en Europe. » (atalayar, 2026).

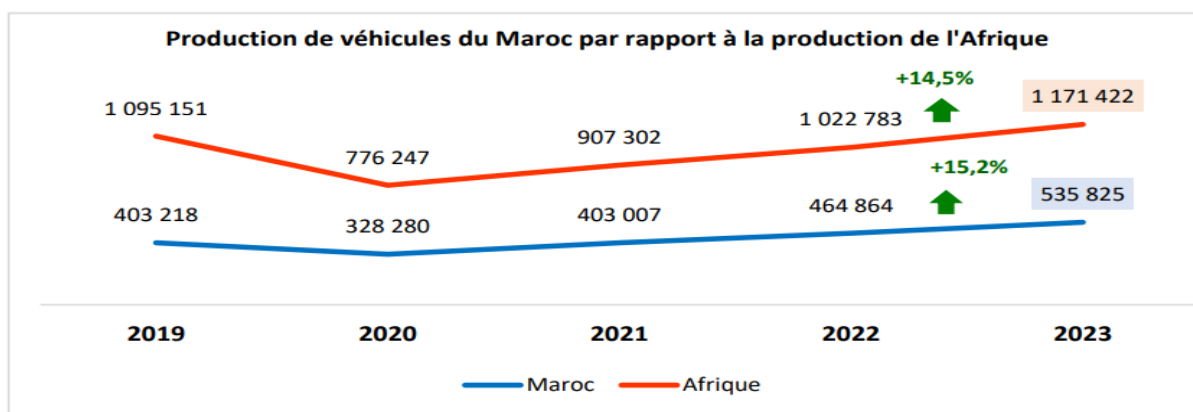
La renommée de l'industrie automobile de la ville de Kenitra a joué un rôle important dans l'attraction de nombreux investisseurs du secteur automobile, désireux de tirer parti de l'importance de la région en tant que pionnière dans ce domaine à l'échelle africaine. Cette région accueillera en effet, de la part de ce géant Stellantis autrefois connu sous le nom de [PSA], un nouveau projet dédié aux voitures intelligentes, destiné à approvisionner l'Afrique et le Moyen-Orient. Toujours dans le processus de la continuité vers le haut, « Aujourd'hui, Stellantis annonce le doublement de la capacité de production du site pour atteindre 400 000 véhicules par an auxquels s'ajouteront 50 000 objets de mobilité électrique avec 300 millions d'euros dans son usine de Kénitra, visant d'installer la plateforme 'smart car' » (stellantis, 2022).

3 Positionnement du Kénitra sur le marché africain de l'Industrie Automobile

À cet égard, nous mettrons en évidence l'essor de l'industrie automobile à Kenitra, malgré les obstacles et les défis auxquels se heurte ce projet géostratégique aux niveaux local et régional, et plus précisément en Afrique, qui connaît actuellement un essor concurrentiel. Dans cette partie de l'article scientifique, nous nous efforcerons d'établir une comparaison systématique entre le Maroc et Kénitra d'une part, et l'Afrique d'autre part, compte tenu de la difficulté à obtenir des informations précises.

L'Etat marocain a fait des investissements dans toutes les régions du Maroc qui « ont tous permis de redessiner le paysage des territoires marocains au profit d'un développement régional inclusif, durable et équitable » (QACHAR, 2020). La ville de Kenitra occupe une place prépondérante dans l'industrie automobile à l'échelle nationale et africaine grâce à ses atouts en matière de compétitivité et de production. Les courbes dans la figure 8 ci-dessous montrent que le secteur automobile, en termes de production, a connu un recul au Maroc et en Afrique après la pandémie de Covid-19 qui a frappé le monde en 2019. Cette pandémie a perturbé les chaînes d'approvisionnement entre les différentes étapes de production transcontinentales en raison du ralentissement du trafic maritime international. Cependant, après la reprise mondiale suite à la pandémie de Covid, la production dans le secteur automobile a connu une hausse rapide au Maroc, de 15,2 %, soit l'équivalent de 535 825 véhicules en 2023. En comparaison, le nombre total de véhicules produits la même année s'est élevé à 1 171 422, soit une augmentation estimée à 14,5 %.

Figure8 : Production de véhicules au Maroc et son positionnement en Afrique entre 2019 et 2023



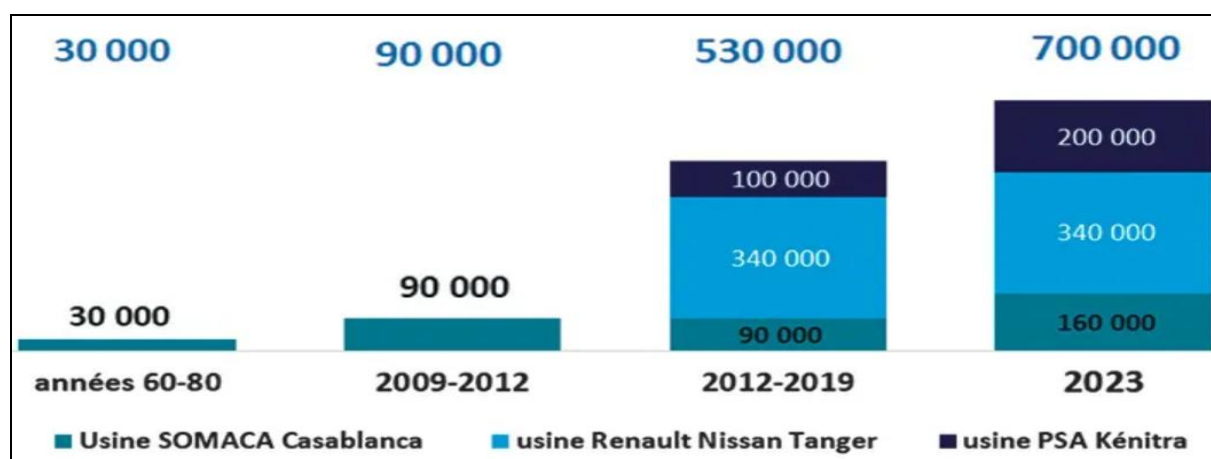
(Concurrence, 2025)

Dans la figure 8 au-dessous, nous constatons que la ville de Kénitra est bien classée au niveau de la production d'automobile sous le nom de l'usine Stellantis nommé auparavant PSA par une production de 200 000 unités en 2023 en dépassant l'usine SOMACA de Casablanca, et en classant deuxième rang après Renault Nissan de Tanger. La zone

industrielle de Kénitra est devenue actuellement un pivot au niveau de l'industrie d'automobile soit au niveau national ou soit au niveau africain, surtout après la création de groupe Stellantis qui est né « Le 17 janvier 2021 Stellantis N.V. (société publique à responsabilité limitée de droit néerlandais) est née suite à la fusion entre Peugeot S.A. ("PSA") et Fiat Chrysler Automobiles N.V. (« FCA N.V. ») » (Stellantis, 2025). Ce groupe se consacre à la fabrication, à la conception, à la vente et à la distribution des différentes marques qu'elle détient, à savoir :

- ✓ Véhicules de luxe sous la marque Maserati
- ✓ Véhicules premium couverts par Alfa Romeo, Les marques DS et Lancia
- ✓ Véhicules utilitaires sport mondiaux sous la marque Jeep
- ✓ Les marques américaines couvrant Dodge, Ram et Chrysler
- ✓ Les marques européennes couvrant les véhicules Abarth, Citroën, FIAT, Opel, Peugeot et Vauxhall. (Stellantis, 2025)

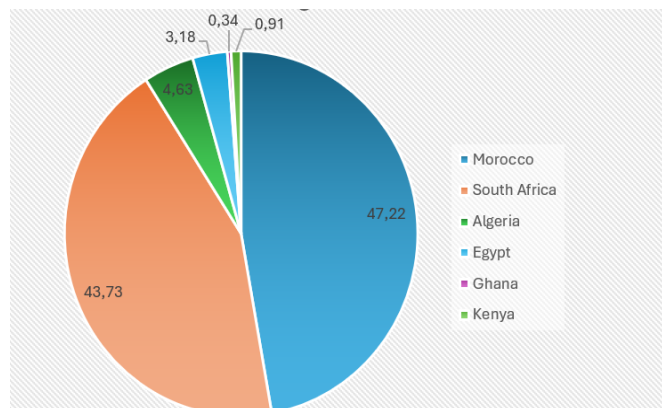
Figure 9 : Capacité de production automobile annuelle par période (en unité)



Source : (MEFRA,2020) Données du Ministère de l'Industrie, du Commerce et de l'Économie Verte et Numérique

Pour y bien justifier ce cas de développement, nous trouvons que cette zone émergente vient de conquérir les pays africains qui ont des PIB trop lourds comme l'Algérie et l'Égypte. « Selon les dernières données de l'Organisation internationale des constructeurs automobiles (OICA), la production nationale de véhicules en Algérie a atteint 30 108 unités en 2024, contre seulement 2 456 unités en 2023 » (elwatan, 2026).

Figure10 : La production de véhicules dans les pays pivots africain en 2025 en %



Source : (Ndiongue, 2026) avec une modification des auteurs

Dans le document 10 ci-dessus, le résultat est clair : le Maroc est devenu le premier producteur automobile d'Afrique, avec un taux de 47,22 % en 2025. La production de l'usine de fabrication automobile de Kénitra atteint 235 372 unités. Les données indiquent que la ville de Kénitra devance les autres pays africains, notamment l'Algérie, l'Égypte, le Ghana et le Kenya, à l'exception de l'Afrique du Sud, avec une production automobile atteignant 235 372 unités et une augmentation estimée à 33,4 % par rapport à 2024, comme le montre le graphique figurant dans le document 10 ci-dessous.

Figure 11 : la contribution de Stellantis de Kénitra dans la production de véhicules au Maroc en 2025

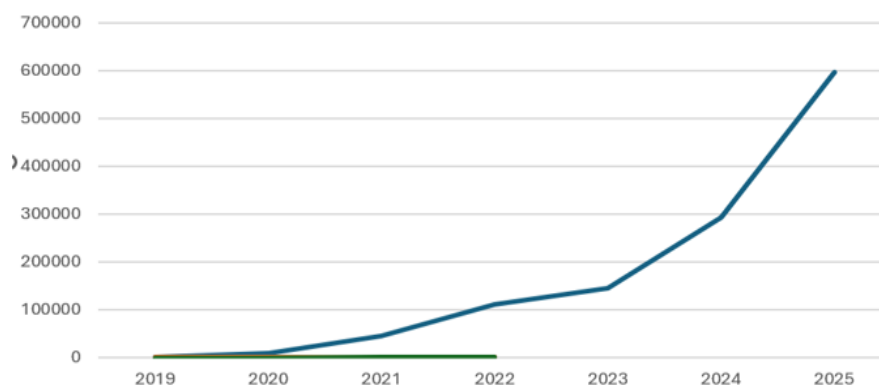


Source : <https://drivein.ma/actualites-nationales/stellantis-maroc-simpose-en-force-en-2025/602.html>

Étant donné que la production du groupe « Stellantis » à Kénitra dans le secteur de l'automobile et de ses équipements dépasse actuellement celle de la plupart des pays africains, à l'exception de « Renault Dacia » au Maroc et en Afrique du Sud, cela montre que la ville de Kénitra, ou « capitale de l'Ouest », est devenue un symbole de l'industrie automobile au Maroc et à l'échelle africaine, ce qui favorisera l'afflux continu et durable d'investissements étrangers dans la région. La société Stellantis, spécialisée dans la production de véhicules et d'équipements automobiles à Kénitra, est devenue le principal partenaire émergent au niveau mondial, malgré la forte concurrence des autres entreprises

internationales. À cet égard, Stellantis est le principal fournisseur des marchés internationaux et locaux, car elle répond aux besoins régionaux et mondiaux en matière de véhicules qu'elle produit dans ce secteur. Comme le montre le tableau ci-dessous, figurant dans le document 10, Stellantis a réussi à fournir au marché environ un million d'unités de véhicules de transport entre 2019 et 2025.

Figure 12 : La livraison de véhicules par Stellantis entre 2019 et 2025 à Kénitra



Source : graphique modifié par les auteurs : <https://drivein.ma/actualites-nationales/stellantis-maroc-simpose-en-force-en-2025/602.html>

Il s'agit d'une réalisation importante pour une région qui s'est lancée dans ce secteur industriel prometteur, en enregistrant des chiffres concurrentiels par rapport à la plupart des pays africains et mondiaux, ce qui en fait l'une des nouvelles destinations d'investissement les plus importantes, en particulier dans ce domaine, où Stellantis investit régulièrement des sommes considérables dans son expansion et son développement.

4 L'industrie automobile à Kénitra: atouts, défis et recommandations:

4.1 L'impact positif de l'industrie automobile sur le territoire

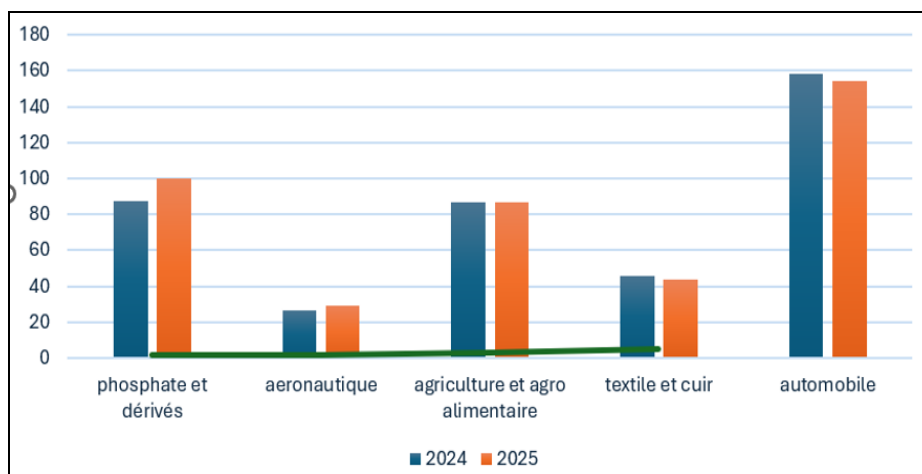
L'industrie d'automobile est devenue récemment un pivot principal pour l'économie, et le social de la région de Kénitra et aussi pour le territoire marocain en général. L'industrie reste toujours un élément très important pour réaliser un développement. Les pays émergents actuellement se manifestent dans l'industrie automobile comme un pont de secours vers la prospérité rapidement. Le Maroc met toujours dans ses politiques de développement l'accent sur le secteur automobile qui est devenu point phare et prometteur comme celui du phosphate, en raison de son importance. Le groupe Stellantis comme un leader dans l'automotive au Maroc se dirige vers une production de véhicules durable et ami de l'environnement. Les voitures électriques deviennent un symbole de la conscience vers l'entourage écologique. Dans ce processus, le Maroc a basé sur cette méthode, de produire ce type de voiture comme une valeur ajoutée pour l'environnement. Pour illustrer ce phénomène qui vise vers un horizon écologique prospère nous trouvons que « Cette

mini-mobilité, pensée pour les villes africaines, sera produite à 65 000 unités par an dans une unité dédiée, preuve de l'expertise grandissante de l'ingénierie locale. Dans la continuité de cette dynamique », ajoute L'Économiste. Stellantis Kénitra veut accélérer la production de ses voiturettes électriques, telles que la Citroën Ami, l'Opel Rocks-e ou encore la Fiat Topolino. Dès janvier 2025, la production passera de 20 000 à 70 000 unités annuelles, confirmant l'orientation du groupe vers une mobilité urbaine propre et accessible » (le360, 2026). L'usine et groupe stellantis fait des efforts pour respecter les normes environnementales dans la production de véhicules pour conserver les entités locales, parce que on constate « Sur le plan environnemental, l'usine est un modèle d'optimisation énergétique grâce à sa faible consommation d'énergie par véhicule produit (425 kWh/véhicule). Elle aura bientôt accès à des énergies renouvelables issues de la stratégie nationale de transition énergétique et de développement durable du Maroc » (stellantis, 2022). L'environnement est devenu un élément essentiel des plans et projets de développement de l'État marocain. Cette politique met en évidence l'alignement du Maroc sur les normes environnementales mondiales, ce qui en a fait l'un des pionniers africains dans l'intégration de la dimension environnementale au sein du développement global. C'est d'ailleurs ce que font la plupart des entreprises de production, à l'instar de Stellantis à Kenitra, dans le secteur automobile.

La région de Kénitra a connu une mobilité au niveau de recrutement des employés dans des segments de production automobile comme la construction, le câblage et le powertrain. Ce recrutement dans ces entités de production a une valeur ajoutée pour le territoire à l'instar de cesser le taux de chômage qui freine les compétences des jeunes, et d'améliorer le bien-être social de la population et la main d'œuvre. Dans le secteur d'emploi, le groupe Stellantis a joué un rôle pertinent dans la richesse sociale, par une création une masse des employeurs dans différentes filiales de production comme le câblage, la construction...et l'ingénierie. Ce groupe Stellantis « engendrera, selon les projections du groupe, la création de plus de 3000 emplois directs, en complément des 3500 postes déjà existants » (ledesk, 2025).

En réalité, on constate que le secteur automobile marocain apporte désormais une contribution significative en termes de valeur ajoutée au produit intérieur brut, tout en jouant un rôle dans la stimulation du développement et l'amélioration des indicateurs économiques. Ainsi, le tableau figurant ci-dessous dans le document 11 montre que le secteur automobile domine la valeur des exportations marocaines entre 2024 et 2025, dépassant les autres secteurs productifs tels que le phosphate, l'agriculture et l'industrie agroalimentaire, malgré un léger recul de « -2% ou -3.100MDH: Suite, principalement, à la baisse des ventes du segment de la construction (-9.656MDH), atténuée par la hausse des exportations du segment du câblage (+4.134MDH) et du segment de l'intérieur véhicules et sièges (+609MDH)» (office, 2025).

Figure 13 : Exportation par principaux secteurs au Maroc en MDH



Source : la création du graphique par les auteurs à l'aide des informations de rapport office des échange 2025

Le groupe Stellantis fait partie de cette contribution concernant les exportations d'automobile vers les pays du monde. Pour y bien justifier ce manifesto, on va se baser sur l'ensemble des statistiques afin de déterminer la directive de cette croissance économique qui se croitre vers le haut dans des exportations. Le tableau ci-après dans la figure 14 nous montrons la réalité de ce manifesto qui se hisse positivement.

Figure14 : quelques statistiques de groupe Stellantis à Kénitra au Maroc en 2025

La production générale	Le nombre vendu au Maroc	Le nombre exporté
235 372 unités	42 901 unites vendues	192 471 unités

Source : Réalisé par les auteurs à partir des références électroniques.

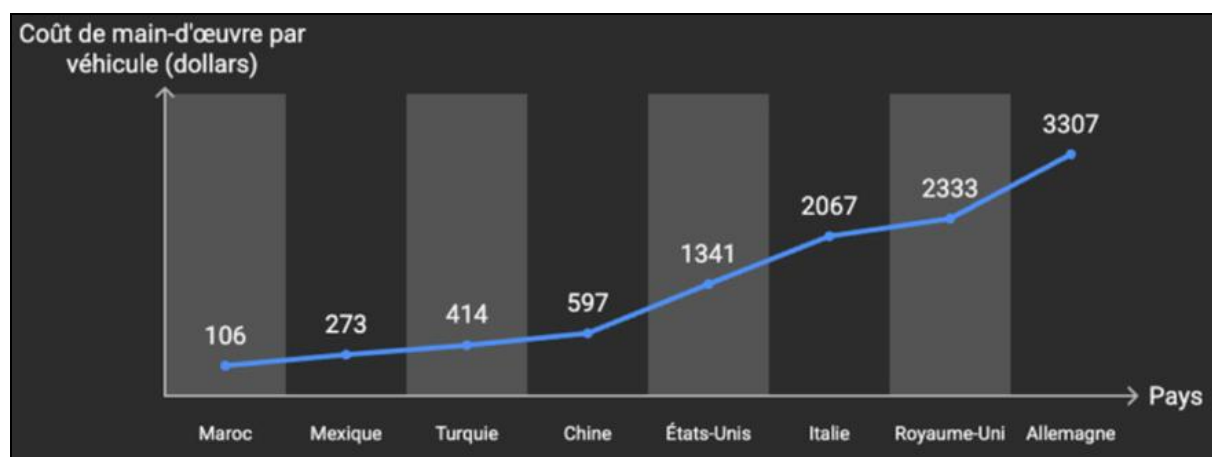
Stellantis est considérée comme un symbole de la production industrielle dans le secteur automobile au Maroc, ainsi qu'en Afrique, en raison de son importance en termes de production. En termes de volume d'exportations vers le monde entier, elle devance la plupart des pays africains leaders dans ce domaine, tels que l'Égypte et l'Algérie, avec environ 192 471 voitures exportées à l'international en 2025, malgré les défis internes et externes.

4.2 les défis de l'industrie d'automobile à Kénitra

On ce qui concerne le côté de contraintes et les défis de ce secteur prometteur, on trouve que les problèmes sont très diversifiés selon les domaines qui ont des relations avec la chaîne de production d'automobile. Parmi les défis auxquels est confronté le secteur automobile au Maroc, et plus précisément à Kénitra, figure la question du niveau des salaires dans les entreprises de construction automobile, qu'il s'agisse de la fabrication, de

l'assemblage ou d'autres chaînes de production. Ce que l'on constate au Maroc en général, et à Kénitra en particulier, c'est un niveau de rémunération de la main-d'œuvre inférieur à celui de nombreux pays du monde dans ce domaine (d'autres voient ce style est un facteur d'encourageant pour les investissements, mais cela constitue en même temps un défi pour les employés marocains). Et « D'après une infographie signée Oliver Wyman et relayée par Le Desk, le Maroc détient en 2024 le plus faible coût de main-d'œuvre par véhicule dans l'industrie automobile : seulement 106 dollars, loin devant ses concurrents directs comme le Mexique (273 \$), la Turquie (414 \$) ou encore la Chine (597 \$) » (Bellahcen, 2024). Ce chiffre a signifié et interpellé derrière-il une chute de bien-être social des employés surtout chez les travailleurs à moins expertise et diplômés à sous niveau comme les femmes de câblage, et tout cela est apparu dans le graphe au-dessus de la figure numéro 15.

Figure : 15 Graphe de comparaison de coût de production automobile mondiale en 2024



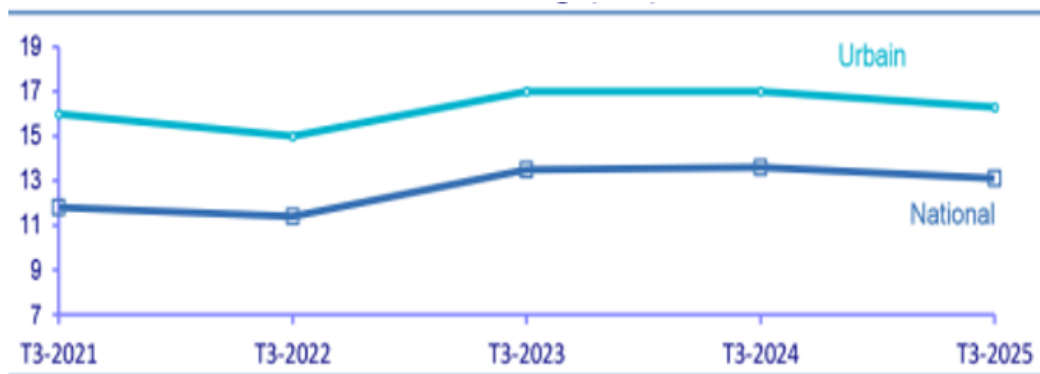
Source : https://www.lodj.ma/Lc-%E2%80%8BMaroc-champion-du-monde-du-cout-de-production-automobile-en-2024_a132914.html.

Parmi d'autres défis que l'industrie d'automobile a affronté ici au Maroc et surtout dans la zone industrielle AFZ de Kenitra, nous trouvons le problème de la couverture du marché national et ses besoins demandés dans ce secteur par rapport aux autres pays africains concurrents. Pour assez bien y clarifier ces contraintes, on va citer par les statistiques de taux de propriété, ou bien les taux de motorisation par habitant à l'échelle de l'Afrique. À ce titre, le Maroc a subi de la concurrence acharnée par les leaders de l'Afrique dans ce côté de motorisation. « En 2020, le taux de motorisation au Maroc s'est élevé à 112 véhicules par 1 000 habitants, au-delà de la moyenne de l'Afrique de 49 véhicules par 1 000 habitants. Les taux de motorisations les plus élevés du continent reviennent à la Lybie avec 490 véhicules par 1 000 habitants suivi de l'Afrique du sud et de l'Algérie avec respectivement 176 et 144 véhicules par 1 000 habitants. » (conseil, 2025). Même si le Maroc en général et la zone industrielle AFZ par le cluster Stellantis sont des leaders de l'industrie d'automobile au niveau de continent africain dans la production et l'exportation

de véhicules, nous trouvons que le pays marocain est basé sur les exportations pour satisfaire les besoins du marché international au lieu d'approvisionner le marché local.

En dépit de la performance propice en matière de développement enregistrée par le Maroc durant la dernière décennie, le taux de chômage reste durement élevé pour les jeunes qualifiés dans les centres urbains comme Kénitra avec un taux national qui atteint 12% en 2025 comme il est indiqué dans la figure numéro 16.

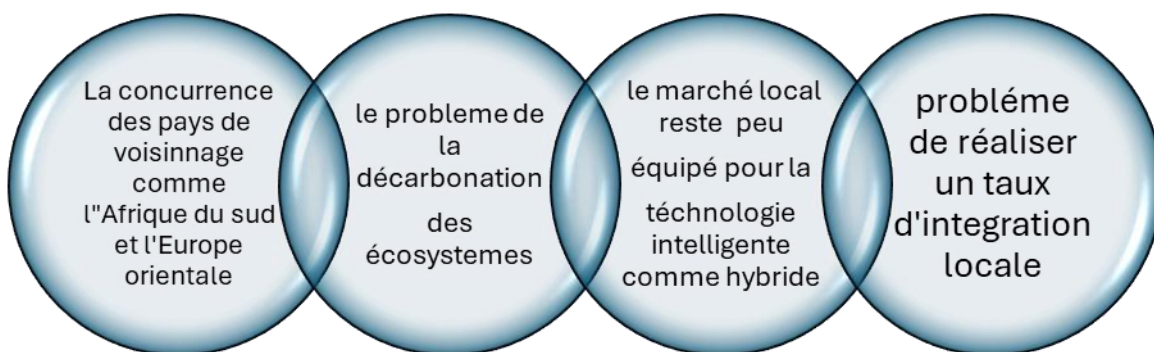
Figure 16 : Taux de chômage au Maroc en %



Source : (DEPF, 2025)

Cette croissance au niveau de chômage au Maroc et surtout dans les territoires urbains comme la zone industrielle de voitures à Kénitra signifie que, les entités de productions de véhicules ne peuvent pas encore absorber le taux de chômage des jeunes de la région comme un grand défi pour satisfaire les besoins territoriaux, et l'horizon de l'industrie locale de Stellantis, C'est ce que l'on observe dans les grands pays industrialisés qui possèdent d'immenses usines capables d'employer un grand nombre de travailleurs locaux, comme General Motors aux États-Unis d'Amérique. En outre, il y a d'autres défis qui freinent la hausse de l'industrie d'automobile à Kénitra et de réaliser des objectifs de futur. Ces problèmes se diversifient dans ce qui est environnemental, concurrentiel et techniques comme indiqué dans l'organigramme ci-dessous figure numéro 17 :

Figure 17 : Autres défis de l'industrie d'automobile à Kénitra



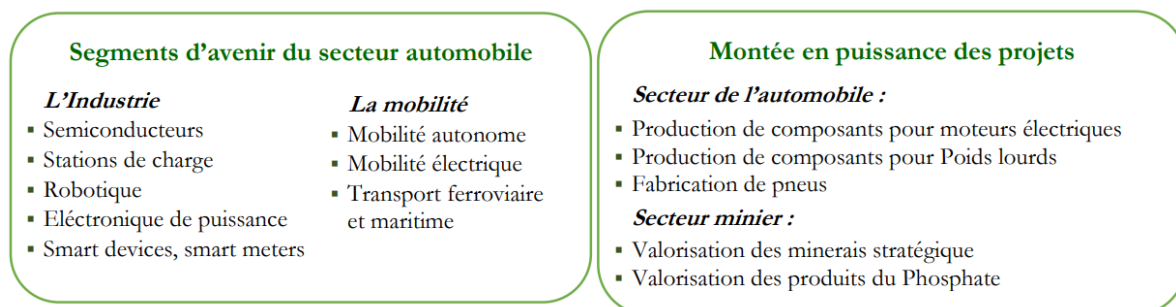
Source : (Charjaoui, 2022), avec une modification des auteurs

4.3 les recommandations comme hub de développement durable de l'industrie d'automobile à Kénitra

Les recommandations sont un résultat et un fruit d'une série des observations pour bien étoffer et promouvoir le scénario de phénomène vers des bons résultats. De ce fait, on a pris en considération cette méthodes dans la fine de l'article pour assez bien orienter le sujet aux objectifs souhaités. Malgré l'essor de l'industrie automobile à Kénitra, tant au niveau national qu'africain, certains défis entravent le développement durable de ce secteur prometteur. C'est pourquoi nous allons présenter une série de recommandations qui peuvent être susceptibles de faciliter l'évolution positive de cette industrie clé à Kénitra, à savoir :

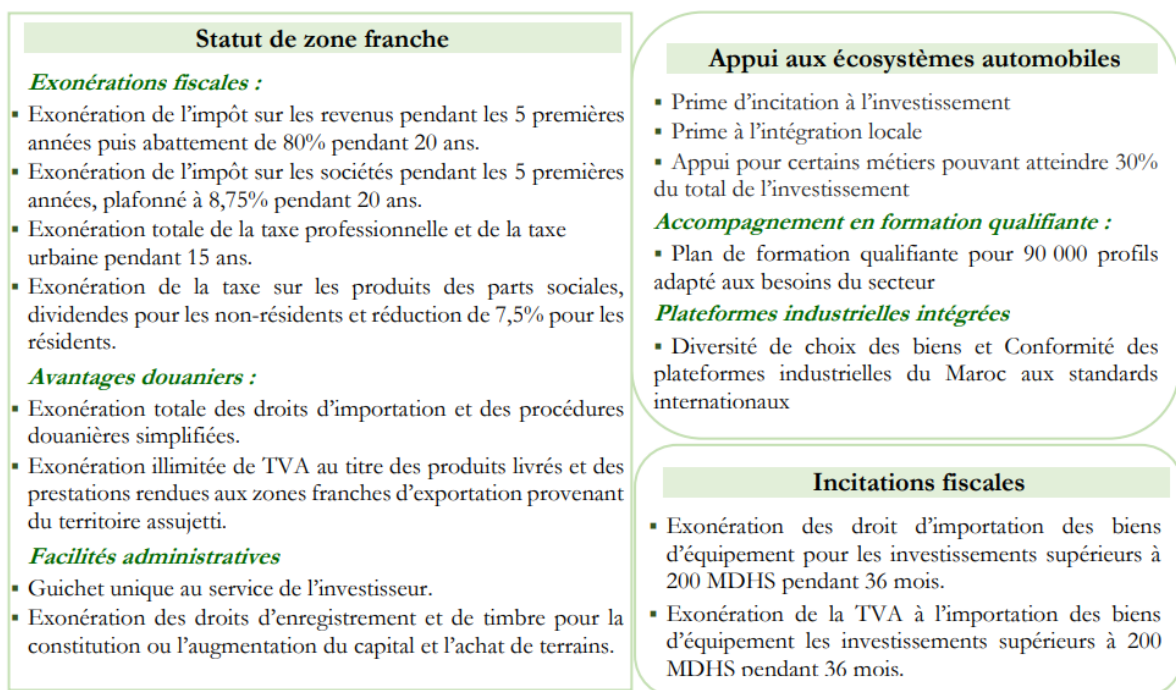
- ❖ Faire face à la concurrence africaine et à celle des pays d'Europe de l'Est, qui font concurrence au Maroc et à la ville de Kénitra, en se tournant vers l'industrie automobile respectueuse de l'environnement par le renforcement la production de véhicules, hybrides et de micromobilité.
- ❖ En outre, le cluster Stellantis doit développer l'industrie de voitures à bas carbone par l'approvisionnement des usines avec des énergies renouvelables, comme solaires et éoliennes pour éviter le coût élevé de la taxe hydrocarbure, et aussi de réduire les émissions de gaz CO2 qui détruit l'environnement.
- ❖ Signer les accords et les partenariats et créer des start-ups avec des universités de recherches comme Université Ibn Tofail pour développer une industrie d'automobile pleinement intelligente, verte et durable.
- ❖ Etoffer le capital humain qui est un pilier fondamental de l'industrie d'automobile à Kénitra par une création des plannings de formations en parallèle avec des travaux quotidiennes à savoir dans la mobilité électrique, la maintenance des batteries et l'industrie 4.0(ou bien la transition vers une production hyperconnectée et automatisée).
- ❖ Adosser l'intégration locale des composants automobiles, et suite à une « Portée par la montée en puissance des usines de Tanger et Kénitra, l'intégration locale des fournisseurs et l'attractivité logistique, l'industrie automobile marocaine vise 700 000 véhicules produits en 2026 » (ACHARKI, 2026)
- ❖ Equiper assez bien l'infrastructure de proximité pour faciliter la fluidité d'export et import des chaines de production via par une création un port à Kénitra, et qui pourra relier la zone industrielle et leurs clients internationaux.
- ❖ Voilà d'autres recommandations qui pourront aider d'améliorer l'industrie d'automobile à Kénitra :

Figure 18 : Principales incitations pour l'investissement dans le secteur automobile à Kénitra



Source: AMDIE. The Investment Charter: a transparent and clear framework to encourage investment, p. 9. Elaboré par le Conseil de la Concurrence avec une modification des auteurs.

Figure 18 : Principales incitations pour l'investissement dans le secteur automobile à Kénitra



Source : Ministère du Commerce et de l'Industrie. Elaboré par le Conseil de la concurrence.

Conclusion

La zone industrielle AFZ de Kénitra demeure un socle pour l'économie marocaine durablement. En dépit, les contraintes concurrentielles, l'approvisionnement des chaînes de production à l'échelle internationale, et aussi les problèmes environnementaux y compris les empêchements de fourniture de l'énergie du carburant à cause des mutations politique comme la guerre qui se déroulent au moyen orient, et qui provoquent l'augmentation des prix des hydrocarbures, nous trouvons que cette zone résiste pour

affirmer sa présence au niveau national et africain. Pour bien construire l'Etat industriel en général et à Kénitra en particulier, les acteurs de différentes inspirations doivent s'unifier pour jouer rôle d'échange de savoir -faire entre eux, et aussi les politiciens doivent savoir comment garder la continuité de ce grand projet industriel qui est une motrice de développement local de la région via par l'attractivité des grands investisseurs du monde dans le secteur d'automobile.

Liste bibliographique :

Articles :

- Chaimaa LAOUTE, e. B. (2024). L'attractivité territoriale des investissements directs étrangers au Maroc : politiques incitatives et entraves. *African Scientific Journal*, 12.
- Charjaoui, J. (2022). L'industrie de l'automobile au Maroc réalités du présent et défis futurs. *Revue des Sciences Humaines et Sociales de l'Académie du Royaume du Maroc*, p. 87.
- QACHAR, D. e. (2020). Infrastructures d'accueil : levier de compétitivité au profit d'un territoire marocain plus attractif. *Moroccan Journal of Entrepreneurship, Innovation and Management (MJEIM)*, 10.
- Piveteau, A. (2020). Le secteur automobile au Maroc. Manifestation locale d'une dynamique mondiale ou émergence industrielle décisive ? 5. Récupéré sur <https://hal.science/hal-03021343v1/document>

Rapports :

- conseil. (2025). Monographie Sectorielle L"automobile. Récupéré sur En 2020, le taux de motorisation au Maroc s'est élevé à 112 véhicules par 1 000 habitants, au-delà
- Concurrence, C. (2025). MONOGRAPHIE SECTORIELLE L'AUTOMOBILE. Récupéré sur <https://conseil-concurrence.ma/wp-content/uploads/2025/01/MONOGRAPHIE-AUTOMOBILE-JANVIER-2025.pdf>

Autres webographies :

- ACHARKI, M. (2026). Industrie automobile: objectif 700 000 unités en 2026. opinion des jeunes. Récupéré sur https://www.lodj.ma/Industrie-automobile-objectif-700-000-unites-en-2026_a165646.html?utm_source=chatgpt.com
- atalayar. (2026). Le Maroc renforce son rôle de centre automobile avec la production de la Citroën C4 à Kénitra. Récupéré sur <https://www.atalayar.com/fr/articulo/economie-et-entreprises/maroc-renforce-son-role-centre-automobile-avec-production-citroen-c4-kenitra/20260101070000221835.html>
- Bellahcen, M. A. (2024). Le Maroc champion du monde du coût de production automobile en 2024 ? l'opinion des jeunes. Récupéré sur <https://www.lodj.ma/Le->

https://journalofstrategicandmilitarystudies.de/?E2%80%8B Maroc-champion-du-monde-du-cout-de-production-automobile-en-2024_a132914.html

- CDA. (2026). cabinet Dami et Associé zone franche au Maroc. Récupéré sur <https://free-zone.cabinet-dami.com/zones-franches/>
- elwatan. (2026). OICA : La production nationale en chiffre. elwatan. Récupéré sur elwatan
- ledesk. (2025). Récupéré sur <https://ledesk.ma/auto/stellantis-inaugure-lextension-de-son-usine-de-kenitra-et-double-sa-capacite-de-production/>
- lesec. (2019). Plan d'accélération industrielle Le Maroc gagne son pari.
- le360. (2026). Stellantis Kénitra passe à la vitesse électrique. le360 électronique. Récupéré sur https://fr.le360.ma/economie/stellantis-kenitra-passe-a-la-vitesse-electrique_5ACI4JBRJ5CVJNDRPQ2ORYJXPQ/
- Ndongue, M. (2026). ZLECAF et industrie automobile: l'harmonisation des chaînes de valeur en rodage. Le360Afrique. Récupéré sur https://afrique.le360.ma/economie/zlecaf-et-industrie-automobile-lharmonisation-des-chaines-de-valeur-en-rodage_ZCZWNQFR4BFLPPN4I744RW6CNU/
- Rabatinvest. (2024). LA Région rsk en chiffres. Récupéré sur LA Région rsk en chiffres
- stellantis. (2022). Une nouvelle étape pour le site de Kénitra afin de soutenir les plans de croissance de la région Afrique et Moyen-Orient. Récupéré sur Une nouvelle étape pour le site de Kénitra afin de soutenir les plans de croissance de la région Afrique et Moyen-Orient
- Stellantis. (2025). Récupéré sur https://www.ammc.ma/sites/default/files/Prospectus_Stellantis_028_2025.pdf