

La contribution des régimes économiques de douane à l'implantation étrangère des entreprises : Cas des industries automobiles installées au Maroc

The contribution of the economic customs regimes to international implementation of companies : case of the automotive industries in morocco

Auteur 1 : CHEBH ISMAIL,

Auteur 2 : TALMENSSOUR KAOUTAR,

CHEBH Ismail, (Docteur en Sciences Economiques et Gestion)

Université Ibn Zohr, Maroc

TALMENSSOUR Kaoutar, (Docteure en Sciences Economiques et Gestion.)

Université Mohammed Premier, Maroc

Déclaration de divulgation : L'auteur n'a pas connaissance de quelconque financement qui pourrait affecter l'objectivité de cette étude.

Conflit d'intérêts : L'auteur ne signale aucun conflit d'intérêts.

Pour citer cet article : CHEBH .I & TALMENSSOUR .K (2022) « la contribution des régimes économiques de douane à l'implantation étrangère des entreprises : cas des industries automobiles installées au maroc », African Scientific Journal « Volume 03, Numéro 14 » pp: 653-674.

Date de soumission : Septembre 2022

Date de publication : Octobre 2022



DOI : 10.5281/zenodo.7326195
Copyright © 2022 – ASJ



Résumé :

Ce papier s'inscrit dans le cadre d'un essai en économie internationale, en quête d'étudier l'impact des régimes économiques douaniers sur l'implantation étrangère des entreprises. L'objectif étant de déceler la contribution effective de ces régimes, sous quelques-unes de leurs formes, aux choix d'implémentation des industries automobiles installées au Maroc. En se basant sur une posture méthodologique basée sur le paradigme post-positiviste, la recherche porte sur un survol théorique décrivant le cadre de référence permettant de dresser un modèle hypothétique testé moyennant une approche mixte. Une étude qualitative exploratoire auprès des experts de terrain et une étude quantitative confirmatoire auprès d'un échantillon d'industries automobiles implantées au Maroc. L'objectif étant de répondre à la problématique suivante : « Dans quelle mesure les régimes économiques de la douane contribuent-ils à l'implémentation des industries automobiles étrangères au Maroc ? ». Les résultats de la recherche convergent vers l'existence d'un lien étroit entre les régimes économiques de douane et le choix d'une stratégie d'implémentation étrangère. À cet effet, nous pouvons affirmer que les industries automobiles, d'origine étrangère sont également tentées par les développements récents qu'engage le Maroc, dans une perspective de performance.

Mots clés : Régimes économiques en douane ; Implémentation étrangère ; Industries automobiles ; Maroc.

Abstract: This paper is part of an essay in international economics. The main goal is to study the impact of customs economic regimes on the foreign establishment of companies. The objective is to detect the effective contribution of customs regimes, in some of its forms, to the implementation choices of multinational companies specializing in the automotive industry based in Morocco. Starting from a post-positivist paradigm, the research focuses on a theoretical overview describing the frame of reference allowing to draw up a hypothetical model tested through a mixed approach. A qualitative study with field experts and a quantitative study with a sample of automotive industries based in Morocco. Basically we are trying to answer the following question: To what extent economic customs regimes contribute to the implementation of foreign automotive industries in Morocco? The results of the research converge towards the existence of a close link between economic customs regimes and the choice of a foreign implementation strategy. So we can affirm that automotive industries, of foreign origin, are also tempted by recent developments in Morocco.

Keywords: Customs economic regimes; foreign implementation; automotive industries; Morocco.

Introduction

Depuis son indépendance, le Maroc essaie sans cesse d'ancrer son économie à celle des pays développés. Dans ce sens, le processus d'intégration de l'économie marocaine dans le marché mondial constitue l'un des axes stratégiques incontournables pour s'inscrire dans la modernisation du pays. À cet effet, l'implantation des entreprises étrangères au Maroc a été conçue comme étant un instrument indispensable à la valorisation de l'économie marocaine permettant à de nombreuses entreprises étrangères de bénéficier d'une large palette d'avantages. Toutefois, il ne s'agit pas d'une simple mesure de diversification du tissu économique, mais plutôt d'une véritable opportunité d'attraction des capitaux étrangers et de consolidation des stratégies sectorielles.

Par ailleurs, au cours des dix dernières années, les investissements directs étrangers dans l'industrie automobile marocaine ont pris de l'essor. Stimulées par des subventions colossales offertes aux entreprises étrangères et par la proximité géographique du Maroc avec l'Europe, les entreprises, spécialisées dans les différentes étapes de la chaîne de valeur de l'industrie automobile, se trouvent face à une panoplie de régimes économiques de douane visant à satisfaire leurs besoins d'approvisionnement et de vente.

Cet article se veut donc de tester la contribution de ces régimes économiques à l'implémentation des industries automobiles étrangères implantées au Maroc. L'objectif étant de répondre à la problématique suivante : Dans quelle mesure les régimes économiques de douane contribuent-ils à l'implémentation des industries étrangères de l'automobile au Maroc ?

Pour répondre à cette problématique, nous avons envisagé d'opter pour une posture qui s'inspire largement du post-positivisme suivant un mode de raisonnement déductif. Ce raisonnement consiste à formuler une ou plusieurs hypothèses afin d'en déduire des prédictions permettant d'en déterminer la validité. À cet effet, le présent papier est étalé sur trois axes. Le premier axe renvoie aux genèses conceptuelles sous-tendant les régimes économiques de douane en relation avec l'implémentation étrangère des entreprises. Le second axe renseigne sur les choix méthodologiques et le terrain d'investigation. Le troisième axe contient l'ensemble des résultats qui se rapportent à la problématique soulevée.

1. Les régimes économiques de douane et l'implémentation étrangère au carrefour des différentes conceptions théoriques et pratiques

Étudier les facteurs d'influence des choix stratégiques des entreprises recherchant de nouvelles opportunités d'investissement à l'étranger s'avère d'une importance capitale. Dans ce sillage, nous allons essayer de mettre en exergue l'un des facteurs susceptibles de favoriser, ou non, l'attractivité des investissements étrangers au Maroc, en l'occurrence les régimes économiques de douane. À cet égard, nous nous intéressons à présenter la nomenclature sous-tendant les régimes économiques de douane au Maroc, les particularités théoriques relatant l'implémentation étrangère et finalement les particularités caractérisant les industries automobiles installées au Maroc.

1.1. La nomenclature des régimes économiques de douane

Les régimes économiques de douane au Maroc ont pour finalité de promouvoir les échanges extérieurs et plus particulièrement les exportations à travers quatre fonctions, à savoir : le stockage, la transformation, l'utilisation et la circulation.

L'administration des douanes et d'impôts indirects (ADID) a élaboré un manuel de procédures, consultable sur son site institutionnel, permettant de décrire les règles juridiques, la nomenclature des régimes économiques, ainsi que les techniques et les procédures permettant l'entreposage des marchandises sous douane, la transformation des matières premières et des semi-produits en produits destinés à l'exportation, les modalités d'utilisation du matériel et outillage importé servant à la production des biens destinés à l'exportation et, finalement, les règles de circulation et de transit des marchandises en suspension de tous droits ou taxes dont elles sont passibles.

Ces régimes économiques peuvent être subdivisés en deux parties, à savoir, des régimes suspensifs et le régime de Drawback. Les régimes suspensifs renvoient à huit modalités : l'admission temporaire, l'importation temporaire, l'exportation temporaire, l'exportation préalable, l'entrepôt de stockage, l'entrepôt industriel franc, le transit, la transformation sous douane.

L'admission temporaire permet à l'entreprise d'importer des marchandises susceptibles de subir des modifications ou des transformations à travers une ouvraison voire un complément de main-d'œuvre en suspension des droits et taxes et en dispense des prohibitions et des formalités de contrôle du commerce extérieur applicables à ces marchandises.

L'importation temporaire permet à l'entreprise d'introduire sur le territoire assujetti, en suspension des droits et taxes et en dispense des prohibitions et des formalités de contrôle du

commerce extérieur, certains produits exportables à l'identique, utilisés sans subir aucune transformation.

L'exportation temporaire permet à l'entreprise d'envoyer à l'étranger de matériels ou des produits destinés à une utilisation limitée et pendant une période déterminée à l'avance et vont par la suite retourner au territoire national à l'identique et en franchise de droits et taxes à l'importation.

L'exportation préalable permet à l'entreprise d'exporter des produits conçus sur la base d'une matière première d'origine étrangère ayant acquitté les droits et les taxes à l'importation et la réimportation de l'équivalent en matières premières et en semi-produits pratiquement en franchise douanière.

L'entrepôt de stockage permet à l'entreprise de placer dans des établissements soumis au contrôle de l'ADID et pour une période de temps déterminée trois catégories de biens, à savoir : les biens produits destinés exclusivement à l'exportation ; les marchandises destinées à l'exposition dans les foires internationales ; les biens produits nécessitant une conservation particulière durant l'opération d'exportation. Il convient de signaler que l'entrepôt de stockage peut être considéré comme une formule complémentaire du régime de l'admission temporaire. En effet, il permet à l'entreprise de stocker des biens obtenus sous le régime de l'admission temporaire en instance d'exportation.

L'entrepôt industriel franc est une formule particulière dans la mesure où elle permet la création des espaces de stockages, placés sous la tutelle de l'ADID, en faveur des entreprises dont la production est destinée en totalité à l'exportation ce qui va leur permettre d'importer en suspension des droits et taxes, les installations techniques, le matériel et l'outillage, ainsi que les pièces de rechange et la fourniture relative à ces équipements. En revanche, ce régime économique permet de cumuler les avantages de l'admission temporaire et de l'importation temporaire, mais également de bénéficier des avantages des zones franches pour l'ensemble des entreprises installées sur le territoire national.

Le transit est un régime qui permet à l'entreprise d'assurer le transport, tous moyens de transport confondus, des biens sous douane soit à destination, soit au départ de l'entreprise. Ces opérations de transport sont garanties par une consignation, une caution ou toute autre garantie agréée par l'ADID.

Le régime de la transformation sous douane est une formule qui permet l'importation, en suspension des droits et taxes, de produits ou semi-produits pour leur faire subir des opérations

qui en modifient la nature ou l'état en vue de les mettre à la consommation. Les produits résultant de ces opérations sont dénommés produits transformés.

Quant à la seconde catégorie des régimes économiques de douane et qui sont non-suspensifs, on retrouve le régime Drawback. Prenant naissance à l'exportation, le régime du Drawback permet à l'entreprise de bénéficier du remboursement forfaitaire des droits et des taxes acquittées à l'importation des matières premières ou des semi-produits utilisés pour la fabrication des marchandises exportées. Ce régime du drawback est un mécanisme répondant particulièrement aux besoins des entreprises industrielles.

En somme, ces régimes couvrent une conceptualisation vaste et un arsenal technique considérable permettant de répondre aux besoins des opérateurs tentés par les échanges extérieurs, que ça soit du côté des entreprises d'origine marocaine que du côté des entreprises étrangères implantées au Maroc.

C'est ainsi que nous nous intéressons dans les lignes qui suivent aux différentes stratégies d'implémentation étrangères animant les motivations des entreprises d'une manière générale.

1.2. Les stratégies d'implémentation étrangère

D'une manière générale, les stratégies d'implémentation permettent à une entreprise de se développer en dehors de son territoire national, dans le but de bénéficier d'une réduction de coût de production, mais aussi la conquête de nouveaux marchés de commercialisation.

Les recherches dans le domaine de l'implémentation des entreprises se sont développées fortement ces dernières années. L'implémentation est un phénomène vaste et dynamique et ne peut être expliquée par une seule théorie (Phiri et al, 2004). D'ailleurs les recherches menées sur l'implémentation étrangère s'inspirent de plusieurs approches à savoir l'approche behavioriste, l'approche économiste, l'approche par compétences, l'approche par les ressources et l'approche par réseaux.

La première revue de littérature considère l'implémentation étrangère comme un modèle d'investissements directs étrangers (IDE), expliqué par la rationalité économique (Dunning, 1988). La deuxième revue, considère l'implémentation étrangère comme un processus en constante évolution (Melin, 1992) par lequel l'entreprise augmente son engagement à l'international en fonction des connaissances prises sur les marchés étrangers (Johanson et Vahlne, 1977).

L'approche behavioriste est la plus fréquemment utilisée pour l'étude du processus de l'implémentation étrangère. Elle apparaît comme une rupture avec les approches traditionnelles de la firme. En se positionnant sur la rationalité et la satisfaction, elle abandonne les principes

de maximisation du profit. Elle privilégie également le processus de décision au sein de l'entreprise. L'esprit de la théorie béhavioriste considère que l'entreprise réagit en réponse des opportunités ou des menaces émanant de l'extérieur.

Par ailleurs, l'approche économique, émanant de l'école économique, a examiné le processus de l'implémentation étrangère des entreprises en empruntant les grandes lignes de la théorie de commerce international notamment les investissements directs étrangers. Cette approche fait appel aux sciences économiques essayant d'expliquer le développement et le comportement des entreprises sur le marché international. Nous pouvons citer à ce titre quelques courants à savoir : La théorie éclectique de John H. Dunning : les apports théoriques et empiriques de Dunning ont débuté en 1958, en analysant la multinationalisation des entreprises en termes d'avantages spécifiques à l'entreprise. Il a utilisé tout au long de ses recherches, une méthodologie fondée sur l'éclectisme c'est-à-dire un mélange de théories et l'empirisme permanent. Il a développé la théorie éclectique qui constitue une synthèse des théories existantes sur le phénomène de l'internationalisation des entreprises.

La théorie du cycle de vie de produit de Raymond Vernon : la théorie du cycle de vie de produit est une extension de l'approche néo- technologique théorisée par Posner 1961. Elle est considérée comme la théorie la plus significative dans les sciences économiques expliquant le phénomène d'internationalisation des entreprises. Durant les années soixante, Raymond Vernon tente d'expliquer comment les entreprises américaines s'internationalisent selon la phase du cycle de vie de produit. Il explique également le mode d'internationalisation correspondant à chaque étape et la manière par laquelle cette théorie peut être appliquée aux différentes économies et aux différents produits.

L'approche de A.M. Rugman (1996) : (Rugman, 1996) à son tour, s'intéresse au processus d'internationalisation des entreprises. Pour Rugman, l'implémentation étrangère est une extension de la décision prise au niveau local pour vendre et produire des produits similaires aux produits vendus et produits sur les marchés étrangers et par conséquent, développer son marché.

L'approche par les réseaux a été proposée par Johanson et Vahlne (1990), pour eux l'environnement des affaires est considéré comme réseau de relations. Ils ont ajouté au modèle la consolidation de la confiance et la création de connaissances. Ils avancent à ce titre que les nouvelles connaissances se développent en relation. Il existe plusieurs concepts qui n'existaient pas dans le premier modèle publié en 1977. L'hypothèse sur laquelle s'est basé le modèle révisé est que les marchés sont des réseaux de relations dans lesquels les entreprises sont liées chacune

à l'autre. Les relations offrent un avantage pour l'apprentissage et renforcent la confiance et l'engagement qui sont deux conditions préalables à internationalisation.

À son tour l'approche basée sur les compétences et les ressources apportent des réponses sur les questions posées sur le processus d'implémentation étrangère n'ayant pas trouvé de réponses dans les autres approches théoriques. Elle apporte de réponse sur les facteurs incitants les entreprises à s'engager sur la scène internationale. L'analyse avancée sur la croissance des firmes se présente comme une alternative à l'approche contractuelle. Ces enseignements marquent l'origine de l'approche basée sur les ressources. Au cours de la dernière décennie, la littérature a mis en évidence l'émergence de nouvelles formes d'organisation qui ont reçu plusieurs dénominations différentes. À ce titre, plusieurs études ont remis en cause la littérature classique d'implémentation étrangère.

La théorie d'internationalisation, souvent utilisée pour étudier l'implémentation étrangère, démontre que de nombreuses entreprises ne se développent pas progressivement par rapport à leurs activités internationales. Les entreprises commencent leurs activités internationales dès leur naissance, pour pénétrer des marchés très éloignés, dans plusieurs pays à la fois. Dans ce sens, Oviatt et McDaugall (2005) ont présenté un cadre en décrivant quatre éléments nécessaires pour l'existence de nouvelles entreprises internationales : (1) formation organisationnelle par l'internalisation de certaines transactions (2) forte dépendance à l'égard de structures de gouvernance alternatives pour accéder aux ressources (3) établissement de l'avantage de la localisation à l'étranger et (4) contrôle des ressources uniques.

Dans le cadre de l'émergence d'un nouveau champ de recherche, à savoir celui de l'Entrepreneuriat International, nous essayons d'explorer la naissance de divers concepts essayant d'expliquer cette nouvelle façon de s'implanter à l'étranger en avançant les principales contributions théoriques et empiriques généralement à caractère descriptif et exploratoire.

Dans le prolongement de ces observations, l'Entrepreneuriat International, comme champ de recherche, a pris naissance en faisant distinction entre les entreprises qui s'internationalisent graduellement et les entreprises dont l'internationalisation est rapide. L'Entrepreneuriat International constitue à la fois un domaine de recherche jeune et de plus en plus important faisant appel à plusieurs disciplines : gestion stratégique, affaires internationales, marketing et entrepreneuriat. L'Entrepreneuriat International a d'abord été considéré comme une discipline associée au développement de nouvelles entreprises internationales ou de start-ups engagées dans des affaires internationales dès leur création.

Cette nouvelle image d'internationalisation phénomène a pris de l'ampleur à partir des années 1980, en remettant en cause le cadre théorique des modèles traditionnels (Jolly et al, 1992). Plusieurs raisons ont poussé l'émergence de cette forme d'internationalisation.

Ces perspectives théoriques et bien d'autres nous permettent de conclure par rapport stratégies d'implémentation étrangère convenables au contexte des industries automobiles implantées au Maroc. Il s'agit essentiellement de la stratégie basée sur les compétences et les ressources, de la stratégie de l'entrepreneur international et de la stratégie de réseautage.

Pour pouvoir broser avec finesse les spécificités des entreprises étrangères installées au Maroc, et qui opèrent dans l'industrie automobile, il nous semble pertinent de dresser un aperçu sur les principales caractéristiques de ce type d'entreprises.

1.3. Caractéristiques des industries automobiles étrangères installées au Maroc

Le plan d'accélération industrielle est l'une des approches basées sur la mise en place d'écosystèmes performants, visant l'intégration des chaînes de valeur et la consolidation des relations locales entre les grandes entreprises et les PME. Cette politique, qui s'étalera sur la période 2010-2023, a engendré un demi-million d'emplois dans le secteur industriel avec, en prime, une augmentation sensible de la part de l'industrie dans le PIB qui allant de 14 % à 23 % (Ministère de l'Économie et des Finances, 2021). Ces bouleversements surviendront par une différenciation et un élargissement du tissu industriel, ainsi qu'une meilleure conjonction entre les grandes entreprises et les petites et moyennes entreprises.

Le secteur automobile a été identifié parmi les moteurs de croissance du Programme « Émergence ». Ce dernier à l'égard au potentiel qu'il a dégagé depuis plus d'une décennie, date de lancement du projet des véhicules économiques en 1995. Il a été renforcé par la mise en place du fonds Hassan II pour le Développement Économique et Social (2000). Dans notre étude c'est le secteur industriel qui fait l'objet de notre intéressement plus précisément, celui de l'industrie automobile.

Le Maroc dispose d'une expérience industrielle qui dépasse un peu plus de 60 ans dans le domaine de l'automobile. Le Royaume a été l'un des pays africains précurseurs à mettre en place, une politique industrielle relative au secteur automobile au lendemain de son indépendance, par la création en 1959 de la chaîne de montage SOMACA. C'est une abréviation qui est explicitée par la société marocaine de la construction automobile.

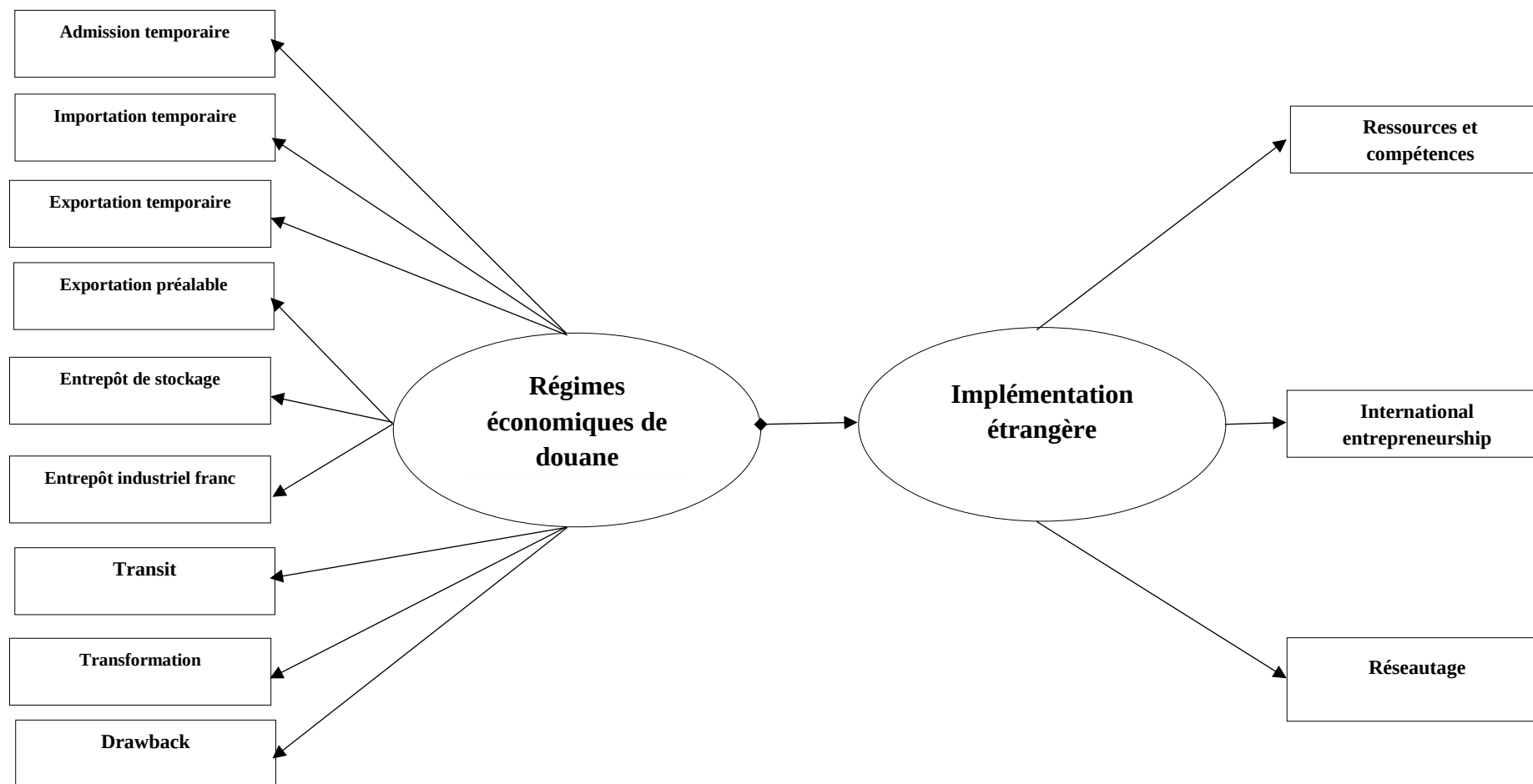
Le gouvernement marocain instaure le contrat programme du PNEI qui s'est accompli entre l'année 2009 et 2015. Ce dernier entrevoyait un développement à double cloison du secteur. Il s'agissait de développer le sourcing et la construction automobile. Ceci bien évidemment avec

une projection de l'avènement de nouveaux constructeurs dans le futur. Pour ce faire, un développement de nouveaux parcs industriels de nouvelles générations. Deux de ces derniers bénéficient du statut de la zone franche dédiée aux IDE pour le secteur de l'automobile. Il s'agit de Tanger Automotive City (TAC), 300 ha près de l'usine Renault et Kenitra Automotive City devenue Atlantic Free Zone (AFZ).

En l'occurrence, le PNEI a été succédé par le PAI entre l'année 2014 et 2020. Celui-ci a bien réaffirmé l'importance du secteur automobile dans le pays. C'est un secteur à fort potentiel pour l'industrialisation. Ce plan comporte l'instauration chaînes de valeurs complètes dans des domaines clefs pour la croissance économique et la création d'emplois. Nous faisons allusion à la propagation de la logique d'écosystèmes industriels véhiculée par le Ministère de l'Industrie.

Secteur stratégique dans la politique industrielle nationale, depuis les années 2000 l'automobile dégage une croissance annuelle à deux chiffres à l'égard de la création d'emploi et de l'exportation. Cette activité comporte plus d'une centaine d'entreprises, dont plus de 250 unités spécialisées entre constructeurs et équipementiers, occupant plus de 147 712 personnes en emplois directs et indirects. Outre les exportations de pièces et d'équipements vers l'Union européenne, le marché marocain, initialement orienté vers le national en termes de véhicules construits, tend aussi à se tourner vers les marchés régionaux et le Moyen-Orient. Le Maroc dispose par ailleurs de la seule chaîne de montage dans le Maghreb de véhicules utilitaires ou de tourisme qu'est la SOMACA. Ceci étant, nous pouvons subdiviser le secteur de l'industrie automobile marocaine en trois sous-secteurs. Le secteur de la construction de l'assemblage et celui des équipementiers. En guise de récapitulation, le survol des spécificités des industries automobiles opérantes au Maroc nous a permis de rapprocher l'articulation entre le concept des régimes économiques en douane et l'implémentation étrangère. Dans ce sillage, l'aménagement de la théorie abstraite et la réalité observée nous a servi de locomotive pour fournir des éléments de réflexion et mettre en exergue le modèle de recherche. Dans ce sillage nous avons dressé la figure ci-dessous.

Figure 1 : Modèle hypothétique de recherche



Source : Auteurs

Le corpus théorique abordé, tout au long du présent axe, nous a permis de retracer le lien d'articulation entre les concepts étudiés. Il convient maintenant de tester le présent modèle sur les industries étrangères de l'automobile installées au Maroc. Pour ce faire, nous allons passer en revue les principaux instruments méthodologiques mobilisés pour réaliser les études qualitative et quantitative.

2. Choix méthodologiques et terrain d'investigation

Notre raisonnement méthodologique s'inspire largement de la déduction basée sur un paradigme post-positiviste. Cette approche part du principe des « allers-retours » entre la théorie abstraite et la réalité observée sur le terrain, c'est-à-dire que le chercheur formule sa question de recherche en s'appuyant sur des construits théoriquement existants sans que les relations de causalité soient préalablement testées, générant des hypothèses dans la perspective de les infirmer ou de les confirmer (Mesly, 2015).

Notre démarche et notre réflexion s'inscrivent dans une recherche de la compréhension et de la construction de la réalité, prenant en compte qu'une théorie n'est pas découverte dans les données, mais elle est produite par le chercheur à partir des données et elle est formulée en catégories spécifiques entre lesquelles le chercheur établit des relations (Glaser et Strauss, 1967).

Notre modèle de recherche s'inspire d'un socle théorique et technique fondé sur une panoplie de travaux scientifiques et de référentiels ayant abordé les régimes économiques de douane et l'implantation étrangère des entreprises avec une contextualisation renvoyant aux industries automobiles installées au Maroc. D'où notre positionnement méthodologique situé sur le positivisme aménagé trouve sa légitimité.

Par ailleurs, notre terrain de recherche est caractérisé par la diversité d'acteurs intervenant dans la chaîne de valeur de l'industrie automobile. Il s'agit essentiellement des constructeurs, des assembleurs, des équipementiers, en plus des acteurs institutionnels et des organismes de représentation.

D'après les statistiques fournies de la part du Ministère de l'Industrie, du Commerce et de l'Économie Verte et Numérique, notre population sur laquelle va se baser notre étude est de N=254 à la fin de l'année 2021 opérantes dans les différents secteurs et réparties sur les différentes régions.

Dans la pratique, il est rare qu'une enquête soit menée auprès de l'ensemble des individus composant une population. Si c'est donc le cas, nous parlerons ici d'un recensement. Dans ce cadre, nous avons choisi de travailler sur un échantillon d'industriels opérant dans l'industrie

automobile. En effet, nous avons supposé que les variables qui caractérisent les entreprises automobiles suivent une loi Normal vu que nous travaillons sur une population importante qui vérifie les conditions de validité du théorème central limite. La formule de calcul de l'échantillon se présente comme suit :

$$n = \frac{\frac{(Z)^2 P(1-P)}{C^2}}{1 + \left[\frac{(Z)^2 P(1-P)}{C^2 N} \right]}$$

Les paramètres de l'équation renvoient aux éléments suivants :

- n : La taille de l'échantillon.
- Z : Le score des écarts types d'une proportion donnée par rapport à la moyenne de la variable manifeste. Autrement dit c'est la valeur de la variable centrée réduite obtenue pour un niveau de confiance de 95 %. Dans notre cas Z= 1,96.
- P : La proportion des unités statistiques caractérisées par la variable manifeste.
- C : La marge d'erreur qui correspond à la déviation positive ou négative que nous pouvons permettre sur le résultat du sondage. Dans notre cas nous souhaitons obtenir une précision de 5 %.
- N : il s'agit de la population mère, faisant objet de prélèvement.

Il convient maintenant de procéder à l'extraction des échantillons en prenant en compte les listes de sondage et la formule de calcul développée plus haut. Le calcul de l'échantillon nous a conduits à dresser le tableau ci-dessous.

Tableau 1 : Répartition de la population et de l'échantillon des acteurs de l'industrie automobile par catégories

Strates	Répartition de la population mère	Répartition de l'échantillon	Taux de réponse	Nombre de questionnaires exploités
Les constructeurs	2	2	100 %	2
Les assembleurs	1	1	100 %	1
Les équipementiers	251	149	78,52 %	117
Total	254	152	-	120

Source : Auteurs

Par ailleurs, nous avons opté pour les outils de collecte de données le plus répandu dans ce genre de recherches, en l'occurrence le guide d'entretien pour l'étude qualitative et le

questionnaire pour l'étude quantitative. Dans ce sens, nous avons administré une batterie de questions renvoyant chacune à un aspect caractérisant nos concepts clés.

Notre échantillon d'entreprises de l'industrie automobile opérant au Maroc répondant à l'objet de notre étude qualitative a fait l'objet d'un entretien semi-directif en abordant les thèmes qui se rapportent aux régimes économiques de douane en relation avec les stratégies d'implémentation. Dans ce sens (Romelaer, 2000) et (Blanchot, 2006) préconisent une réalisation d'entretiens jusqu'à l'atteinte d'un degré de saturation sémantique satisfaisant. Par conséquent nous avons réalisé 17 entretiens regroupant deux constructeurs automobiles, un assembleur et 15 équipementiers. Le corpus résultant va nous servir pour faire des analyses de contenu pour rapprocher les concepts étudiés.

Concernant l'étude quantitative confirmatoire, nous avons opérationnalisé en batteries de questions renvoyant chacune à un item de mesure codé suivant le procédé de Likert de cinq points. Le questionnaire a été testé sur 120 entreprises adhérentes dans le processus de valorisation de l'industrie automobile.

Après avoir présenté les choix méthodologiques et les particularités du terrain de recherche, il convient maintenant d'exploiter les données résultantes. À cet égard, nous avons utilisé l'analyse du contenu lexicographique en vue d'étudier la cohésion sémantique des construits et de quelques-unes de leurs formes supposés être alignés à chacune des dimensions. Néanmoins, les répondants ont évoqué plusieurs concepts convertis en verbatims et faisant référence aux sous construits recherchés.

En outre, nous avons fait recours aux développements récents de l'approche SEM (Structural equations models), sous procédure SmartPLS V.3.0.0 pour analyser les données quantitatives. Ce choix peut être justifié par les possibilités qu'offre l'approche SEM à travers l'évaluation et la comparaison des modèles de recherches complexes de manière globale, tout en tenant compte des erreurs de mesures. En définitive, les équations structurelles permettent de tester simultanément l'existence de relations causales entre plusieurs variables latentes explicatives et plusieurs d'autres variables latentes à expliquer, ainsi de construire et tester la validité et la fiabilité des construits latents. C'est ainsi que nous allons présenter les principaux résultats obtenus.

3. Présentation et discussion des résultats

Il est nécessaire de rappeler que nous avons opté pour une approche mixte pour tester la contribution des régimes économiques douaniers à l'implémentation étrangère. À cet effet, le

présent axe serait étalé sur trois points, à savoir la présentation des résultats qualitatifs, la présentation des résultats quantitatifs et la discussion des résultats.

3.1. Présentation des résultats de l'analyse qualitative

Dans le but d'enrichir les descriptions lexicographiques de notre corpus d'analyse, nous proposons d'exploiter de plusieurs façons les informations de réponses véhiculées dans les grilles d'entretiens. Cela dit que nous cherchons à générer un nuage de mots issus des recherches textuelles sémantiquement compatibles avec la thématique traitée. Le but étant de dégager les verbatims qui vont être convertis par la suite en items de mesure. À cet effet, en utilisant les développements récents de l'analyse du contenu sous procédure QSR-Nvivo, nous avons obtenu le nuage de mot ci-dessous.

Figure N° 2 : Nuage de mots des verbatims repérés lors de l'analyse du contenu



Source : Auteurs

Une lecture intuitive du nuage de mots permet de détecter les régularités au niveau du jargon employé par les répondants. Nous pouvons conclure, à cet effet, que les concepts phares de notre recherche sont mobilisés d'une manière apparente, susceptible de purifier les thématiques envisagées.

D'autant plus, le concept le plus fréquent est celui l'implémentation normalement liée à la recherche des ressources et des compétences, à l'entrepreneuriat international et au réseautage, suivie par différents régimes économiques de douane avec des concurrences différentes et

finalement quelques particularités du secteur automobile marocain. Ce sont les mots clés qui permettent de raffiner notre modèle conceptuel.

Par conséquent nous pouvons déduire les verbatims sémantiquement compatibles avec notre recherche et qui renvoient aux différents concepts, à travers le tableau ci-dessous.

Tableau 2 : Verbatims ressortis de l'analyse du contenu lexicographique

Verbatims	Code des items	Concepts agrégés
Admission temporaire	RED_1	Régimes économiques de douane (RED)
Importation temporaire	RED_2	
Exportation temporaire	RED_3	
Exportation préalable	RED_4	
Entrepôt de stockage	RED_5	
Entrepôt industriel franc	RED_6	
Transit	RED_7	
Transformation	RED_8	
Drawback	RED_9	
Recherches des ressources et des compétences	SIE_1	Stratégies d'implémentation étrangère (SEI)
Entrepreneur international	SIE_2	
Réseautage	SIE_3	

Source : Auteurs

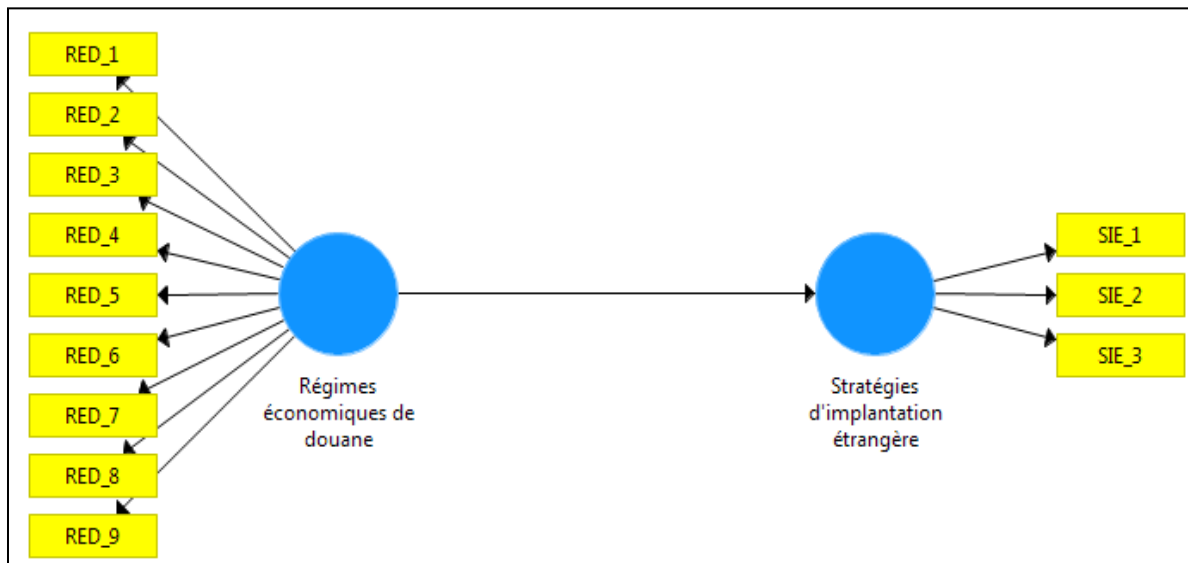
Les résultats exposés en haut permettent de procéder à l'analyse quantitative confirmatoire. C'est ainsi que nous allons procéder à la présentation des résultats issus de la modélisation par les équations structurelles.

3.2. Présentation des résultats de la phase quantitative

L'approche SEM se décline en quatre étapes, permettant chacune d'évaluer et de valider non seulement les relations de causalités recherchées, mais aussi la fiabilité des échelles de mesure utilisées. Ces étapes se présentent comme suit :

La spécification du modèle : Spécifier le modèle renvoie au dressage d'un modèle global regroupant le modèle structurel (interne) et les modèles de mesure qui en découlent. Dans ce sens, notre Path diagram se présente comme suit :

Figure 3 : Path diagram du modèle global (SmartPLS V.3.0.0)



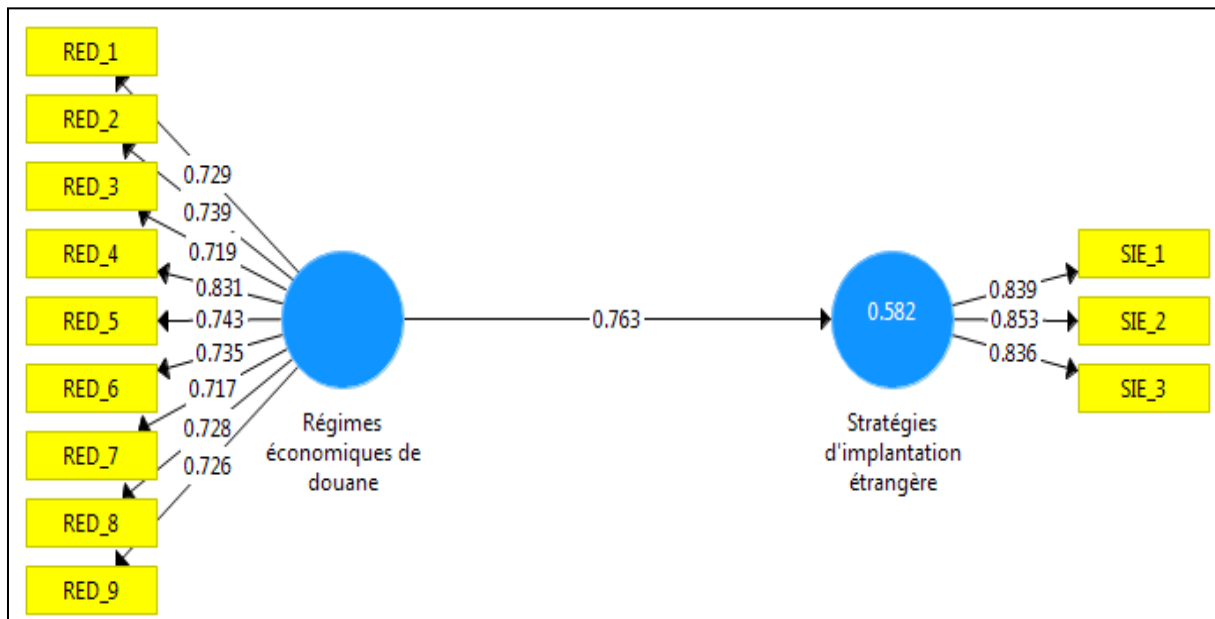
Source : Auteurs

Le modèle global, à confirmer, est présenté par 12 variables d'observations (items de mesure) permettant de relier deux variables latentes (construits latents). Le soubassement théorique nous a permis de faire une opérationnalisation parcimonieuse des différents concepts étudiés. Alors que la collecte des données nous a permis de tester le modèle et valider les construits auprès de 120 industries automobiles étrangères implantées au Maroc.

L'estimation du modèle : en utilisant l'algorithme du PLS, nous pouvons examiner la fiabilité des items par les « loadings factors » des indicateurs de mesures en respectant leurs construits théoriques. En se référant à Chin (1998), les loadings standardisés doivent être supérieurs à 0,70, autrement dit, il y a un peu plus de variances partagées entre le construit et ses items qu'entre la variance des erreurs.

Pour des raisons de déontologie scientifique, il nous semble nécessaire de présenter le schéma de mesure post-estimation dans le but d'examiner minutieusement les relations de contribution étudiées. C'est ainsi que nous présentons la figure ci-dessous.

Figure 4 : Schéma de mesure post-estimation (SmartPLS V.3.0.0)



Source : Auteurs

Dans la pratique, si le modèle estimé possède des loadings inférieurs à 0,70, nous éliminons un item particulièrement quand de nouveaux items ou de nouvelles échelles développées sont employés. Dans notre cas, tous les items vérifient la condition de validité et par conséquent aucune respécification n'est envisagée.

À ce stade, nous pouvons confirmer que tous les items contribuent positivement et significativement à la mesure des construits latents. D'où il convient maintenant d'évaluer la qualité d'ajustement du modèle global respécifié.

Évaluation de la qualité d'ajustement du modèle respécifié : d'une manière générale, la qualité du modèle de mesure peut être appréhendée sur la base de son pouvoir explicatif. Dans ce sens, nous sommes appelés à vérifier la validité convergente et la validité discriminante du modèle.

La validité convergente consiste à calculer une ou deux mesures de la validité convergente : alpha de Cronbach et la consistance interne développée par Fornell et Larcker (1981). L'interprétation des valeurs obtenues est similaire, ainsi la directive offerte par Nunnally (1978) peut être adoptée. L'auteur a considéré le seuil de 0,7 comme un record pour une fiabilité composée « modeste » appliquée dans les stades de recherche antérieure.

La validité discriminante renvoie à l'utilisation de « Average Variance Extracted » (la variance moyenne partagée entre le construit et ses indicateurs de mesure). Cette mesure doit être plus grande que la variance partagée entre le construit et les autres construits du modèle. Dans la même longueur d'onde (Chin, 1998) préconise une AVE supérieure à 0,5.

C'est ainsi que nous procéder à l'évaluation du modèle global à la lumière des tests et des valeurs critiques préconisées dans ce sens. Pour ce faire, nous présentons le tableau ci-dessous qui renseigne sur les valeurs d'une panoplie d'indicateurs, à savoir : L'alpha de Cronbach, la fiabilité composite, la variance extraite moyenne, le R^2 et l'indice Gof (Goodness of fit).

Tableau 3 : Indicateurs de fiabilité et de validité du modèle structurel
(SmartPLS V.3.0.0)

Construits latents	Alpha de Cronbach	Fiabilité composite	AVE	R^2	Indice Gof
Régimes économiques de douane	0,898	0,916	0,550		0,605 5
Stratégies d'implémentation étrangère	0,797	0,880	0,710	0,582	

Source : Auteurs

À la lumière des résultats obtenus, il s'avère que notre modèle possède une qualité de représentation acceptable compte tenu des normes préconisées par les analystes de données. Toutefois, pour tester la robustesse des résultats il nous semble nécessaire de procéder à une analyse de type Bootstrapping pour déduire de la signification de la relation de contribution entre les RED et les SIE dans les différents scénarios. Les résultats de cette analyse se présentent dans le tableau ci-dessous.

Tableau 4 : Estimation des paramètres du modèle causal par la méthode du Bootstrapping

	β (Coefficient de corrélation)	t-Student (Bootstrap)	Valeurs-p	Décision
Régimes économiques de douane -> Stratégies d'implantation étrangère	0,763	16 367	0,000	Validée

Source : Auteurs

Les résultats du tableau, présenté en haut, permettent d'entamer la vérification de notre hypothèse directive, qui s'énonce, comme suit : H. Les régimes économiques de douane contribuent directement, positivement et significativement aux choix d'une stratégie d'implantation étrangère.

Dans ce sens, les estimations obtenues montrent que le lien de contribution entre les RED et les SIE présente un coefficient dont la valeur peut être considérée comme forte ($\beta = 0,763$). Au seuil de signification de 95 %, l'examen de la valeur du ratio critique (t-Student) montre qu'il est égal à 16 367 ($>1,96$) avec une probabilité de signification de 0,000 ($< 5\%$) ce qui implique une relation très significative entre les deux construits. *En conclusion, l'hypothèse directive est donc confirmée.*

Ce résultat peut être justifié de plusieurs manières. Le Maroc a mis en œuvre des réformes pour promouvoir le climat entrepreneurial et d'investissement non seulement pour les détenteurs de capitaux marocains, mais également aux investisseurs étrangers. Parmi les mesures entreprises, figure bien évidemment les assouplissements et les rénovations des dispositifs douaniers à travers la mise en pratique d'une large palette de régimes économiques répondants aux besoins des investisseurs désirant opérer à l'international.

Toutefois, pour les industries automobiles étrangères il ne s'agit pas seulement des formules économiques de douane, mais également d'un ensemble d'atouts dont le Maroc fait preuve. Une main-d'œuvre qualifiée, abondante, bon marché, et à proximité de l'Europe. Toutefois, le coût de ladite main-d'œuvre est relativement bas et est conditionné par le niveau de la qualité assurée par la main-d'œuvre marocaine.

Les efforts déployés par l'État en collaboration avec les différentes parties prenantes (ministères, association professionnelle, et autres) pour la promotion et le développement de ce secteur. Il s'agit des efforts fournis par l'AMICA (Association marocaine de l'industrie et de La Construction Automobile) en élargissant ses actions au profit de ses membres et en lançant une démarche de certification ISO TS 16949. On note aussi une prise de conscience par les équipementiers marocains de la nécessité de la normalisation de leur processus de fabrication selon les normes internationales des constructeurs.

Finalement, dans l'ensemble le comportement de ces entreprises, en matière de stratégies l'internationalisation, peut être qualifié d'innovant vu qu'il s'inscrit dans une vision stratégique mettant l'efficacité de la production dans le centre des préoccupations des entreprises dans une perspective d'évolution performante, soutenue et durable.

Conclusion

Le présent article cherche à étudier la contribution des régimes économiques en douane à l'implémentation étrangère des industries automobiles étrangères installées au Maroc. Pour ce faire et suivant une posture méthodologique post-positiviste, nous avons mobilisé un ensemble de conception théorique et technique permettant de décrire l'existant et d'avoir une perception sur les concepts phares étudiés. À cet égard nous avons dressé un modèle de recherche basé sur deux construits latents à savoir : les régimes économiques en douane & les stratégies d'implémentation étrangère.

Pour tester le modèle de recherche, nous avons engagé une approche mixte. Une étude qualitative exploratoire menée auprès de 17 entreprises automobiles multinationales dont le corpus a subi des analyses de contenu lexicographiques. En plus d'une étude quantitative confirmatoire réalisée à partir d'une enquête par questionnaire auprès d'un échantillon de 120 industries automobiles. Un questionnaire qui contient, en plus des questions d'identification, 12 items de mesure qui nous ont permis de rapprocher les concepts étudiés. Les données collectées ont été extrapolées et analysées moyennant une modélisation par les équations structurelles.

Les résultats obtenus permettent de mettre le point sur les éléments de réponse à la problématique soulevée. Dans ce sens, il s'est avéré que les régimes économiques en douane jouent un rôle déterminant dans le choix d'une stratégie d'implémentation étrangère.

L'extase de ce résultat est justifiée par le fait que ces entreprises réalisent un volume de transaction colossale à l'international et cherchent à bénéficier d'un maximum d'avantages facilitant l'approvisionnement des matières premières et l'exportation des marchandises et des produits finis. En devenant exigeantes grâce notamment à une maîtrise relative aux expériences accumulées et au savoir-faire les industries automobiles installées au Maroc tentent d'adapter, coûte que coûte, leurs offres aux besoins de leurs clients en couverture de risques exprimés par le marché.

Néanmoins, les résultats de cette recherche doivent être relativisés par rapport aux choix d'investigations qui peuvent ouvrir la voie vers d'autres modèles qui intègrent également d'autres facteurs pouvant influencer les choix des entreprises implantées à l'étranger. L'idée est de dresser un modèle de recherche qui prend en considération les critères de localisation géographique, de la disponibilité de la main d'œuvre, du capital humain et de la stabilité politique du pays accueillant les entreprises étrangères.

ANNEXES

Annexe I : Extrait du questionnaire

Module 1 : Recours aux régimes économiques de douane

Prière de bien vouloir exprimer votre opinion vis-à-vis les propositions suivantes :

(1) Jamais. (2) Rarement. (3) Occasionnellement. (4) Fréquemment. (5) Très souvent.	1	2	3	4	5
Vous utilisez l'admission temporaire					
Vous utilisez l'importation temporaire					
Vous utilisez l'exportation temporaire					
Vous utilisez l'exportation préalable					
Vous utilisez l'entrepôt de stockage					
Vous utilisez l'entrepôt industriel franc					
Vous utilisez la formule Transit					
Vous utilisez la formule Transformation					
Vous utilisez le Drawback					

Module 2 : Choix d'une stratégie d'implémentation

Prière de bien vouloir exprimer votre opinion vis-à-vis les propositions suivantes :

(1) Pas du tout d'accord. (2) Plutôt pas d'accord. (3) Moyennement d'accord. (4) Plutôt d'accord. (5) Tout à fait d'accord.	1	2	3	4	5
Vous avez opté pour l'implémentation étrangère en vue d'acquérir de nouvelles ressources et compétences					
Vous avez opté pour l'implémentation étrangère pour devenir un entrepreneur international					
Vous avez opté pour l'implémentation étrangère dans le but de renforcer votre réseau					

BIBLIOGRAPHIE

- Chin, W. W. (1998). The partial least squares approach to structural equation modeling. *Modern methods for business research*, 295 (2), 295-336.
- Dunning, J. H. (1988). The theory of international production. *The International Trade Journal*, 3 (1), 21-66.
- Dunning, John H. (1958). American Investment in British Manufacturing Industry (London: Allen and Unwin).
- Rugman, A. M. (1996). A test of internalization theory and internationalization theory: The Upjohn company. *MIR: Management International Review*, 199-213.
- Fornell, C., & Larcker, D. F. (1981). Structural equation models with unobservable variables and measurement error: Algebra and statistics.
- Johanson, J., & Vahlne, J. E. (1990). The mechanism of internationalisation. *International marketing review*.
- Johanson, Jan, Jan-Erik Vahlne (1977). The internationalization process of the firm: A model knowledge development and increasing foreign market commitments, *Journal of International Business Studies*, Vol.8, N ° 1, P 23-32.
- Jolly, Vijay K., Matti Alahuta, Jean-Pierre Jeannet, (1992). Challenging the incumbents: How high technology Start-ups compete globally. *Journal of Strategic Change*, Vol.1, N ° 2, P 71-82.
- Oviatt, B. M., McDougall, P. P. (2005). Defining international entrepreneurship and modelling the speed of internationalization. *Entrepreneurship Theory and Practice*, Vol. 29, N ° 5, P 537-553.
- Phiri, T., Jones, M. V., & Wheeler, C. (2004). 11. Returning to the field in internationalization: an exploratory study of contemporary small firms in the advanced medical products industry. *Emerging paradigms in international entrepreneurship*, 249.
- Posner, M. V. (1961). International trade and technical change. *Oxford economic papers*, 13 (3), 323-341.