

La Diplomatie Économique et l'Insertion du Secteur Automobile Marocain dans les Chaînes de Valeur Mondiales

Economic diplomacy and the integration of Morocco's automotive sector into global value chains

LAKIR Radouane

Enseignant chercheur

École Nationale des Sciences Appliquées-Berrechid

Université Hassan 1^{er} Settat - Maroc

Laboratoire de Recherche en Économie et Gestion Management des Affaires

Radouane.lakir@gmail.com

LOUZAR El Mehdi

Doctorant chercheur

Faculté des Sciences Juridiques Économiques et Sociales-Settat

Université Hassan 1^{er} Settat - Maroc

Laboratoire de Recherche en Économie et Gestion Management des Affaires

Louzarmehdi@gmail.com

Date de soumission : 14/03/2020

Date d'acceptation : 20/04/2020

Pour citer cet article :

LAKIR. R & LOUZAR. E (2020) «La diplomatie économique et l'insertion du secteur automobile marocain dans les chaînes de valeur mondiales », Revue Internationale des Sciences de Gestion « Volume 3 : Numéro 2 » pp : 613 – 627

Digital Object Identifier : <https://doi.org/10.5281/zenodo.3778882>

Résumé

La diplomatie économique est en relation étroite avec la stratégie globale de développement économique, et plus précisément dans les pays en voie de développement en l'occurrence le Maroc qui a mis en place sa diplomatie économique pour rendre le secteur de l'industrie automobile plus compétitif. À travers cet article, nous allons contextualiser la diplomatie économique dans son cadre théorique et de décrire et mieux comprendre les actions stratégiques de la diplomatie économique tout en évaluant les réalisations de la diplomatie économique en matière d'insertion de l'industrie automobile dans les chaînes de valeur mondiales.

Mots clés : Diplomatie économique ; décomposition internationale du processus de production ; économie marocaine ; insertion internationale ; chaîne de valeur mondiale.

Abstract

Economic diplomacy is closely linked to the overall economic development strategy, and more precise in the developing countries in this case the Morocco which has set up its economic diplomacy to make the automotive industry more competitive. Through this article, we will contextualize economic diplomacy within its theoretical framework and describe and better understand the strategic actions of economic diplomacy while assessing the achievements of economic diplomacy in integrating the automotive industry into global value chains.

Keywords : Economic diplomacy ; international decomposition of the production process ; Moroccan economy ; international integration ; global value chain.



Introduction

Dans un contexte économique marqué par la libéralisation des marchés et une concurrence de plus en plus accrue entre les nations d'une part et les entreprises d'autre part. L'industrie automobile est aujourd'hui devenu un secteur stratégique et à fort potentiel de développement pour l'économie marocaine. Pour le Maroc, les enjeux que représente le secteur automobile sont d'autant plus importants que le pays est devenu une destination privilégiée de nombreux investisseurs. Dans ce cadre, la diplomatie économique marocaine s'est focalisée sur le développement de la politique industrielle par la mise en œuvre des mesures incitatives pour moderniser le secteur automobile et rendre le pays ouvert et compétitif dans les chaînes de valeur mondiales.

Du point de vue théorique, une insertion plus active à la chaîne de valeur mondiale est censée engendrer de nombreux effets positifs (prix et hors prix) comme par exemple l'amélioration de la performance économique (coût/qualité/délai), le partage des connaissances, de compétences et transfert technologique. Et pour profiter de ces avantages, le pays doit avoir un avantage comparatif en concentrant l'allocation de ses ressources vers les activités les plus créatrices de la valeur ajoutée. Dans ce contexte, la diplomatie économique marocaine a un rôle très important qui s'inscrit dans le cadre de l'intégration et le positionnement du pays dans la chaîne de valeur mondiale. Dans ce sens, les axes de cet article s'articulent autour d'une question principale : **Quel est le rôle de la diplomatie économique marocaine pour un meilleur positionnement du secteur de automobile dans les chaînes de valeur mondiales ?**

Dans cet article, la méthodologie qualitative semble la plus appropriée, tout en présentant en premier lieu une revue de littérature sur le concept de la diplomatie économique (1), puis en deuxième lieu, nous présenterons l'état de lieux de la diplomatie économique au Maroc, en mettant l'accent sur la question : Quel est le rôle de la diplomatie économique marocaine pour encourager et attirer les investissements directs à l'étranger ? (2), puis enfin nous présenterons les réalisations de la diplomatie économique en matière d'insertion de l'industrie automobile dans les chaînes de valeur mondiales (3).

1. Contexte théorique de la diplomatie économique

Pour répondre à la question qui porte sur le rôle de la diplomatie économique, il est nécessaire de préciser qu'il n'y a pas une théorie spécifique qui peut fournir des réponses sur la façon dont les États, dans des circonstances données, vont conduire leurs politiques (Bayne &



Woolcock, 2011). Car, les études théoriques visant à expliquer la diplomatie économique ne sont pas assez abondantes. Comme discuté par KostECKI et Naray (KostECKI & Naray, 2007), le corps de la littérature sur le sujet est encore limité (Lee & Hudson, 2004).

Dans un cadre théorique, la diplomatie économique prend le principe du libre-échange. Contrairement à le nationalisme économique qui s'explique par l'intervention de l'Etat pour régulariser l'économie et d'être de plus en plus aux côtés de leurs entreprises nationales pour les aider à conquérir des marchés stratégiques (Pomes, 2004).

Supposant que si les théories considèrent la diplomatie économique en étant que facteur déterminant pour un État lui permettant de renforcer sa puissance face aux autres Etats. Le néoréalisme se distingue par la prise en compte des interdépendances, la nécessité de renforcer les logiques temporaires d'alliances afin de construire des systèmes de sécurité (Dafir & Haoudi, 2014) Ainsi, les États chercheraient à maintenir un équilibre permanent des forces afin de juguler le développement de la puissance d'autres États considérés comme concurrents (Lucas, 2009).

La théorie ricardienne des avantages comparatifs, qui constitue la justification du commerce international, et en fin celle de la mondialisation, trouve aussi son pendant dans le domaine de la diplomatie économique (Kateb, 2010). Dans ce sens des échanges internationaux, la stratégie de spécialisation se montre pour maximiser l'avantage compétitif national dans un cadre politico-administrative tout en intégrant des facteurs clés de succès pour avoir une meilleure insertion dans les chaînes de valeur mondiales (Dafir & Haoudi, 2014).

Actuellement, la notion de la compétitivité des nations est remplacée par celle des avantages comparatifs (Dafir & Haoudi, 2014). Cette substitution a générée plusieurs des critiques par des économistes de l'école libérale dans le cadre que la notion des avantages comparatives a été inscrite par les États, au début par les Etats-Unis et l'Union Européenne (Dafir & Haoudi, 2014). Cette notion de l'avantage comparatif vise à mesurer la compétitivité d'un pays à lutter contre la concurrence internationale sur la base de sa capacité de se distinguer par rapport aux autres pays par des avantages tels que par exemple l'abondance des matières premières, main d'œuvre moins cher, position géostratégique, stabilité politique (Deblock, 2002). Qui sont des atouts d'attractivité visant à attirer l'investissement étranger (Dafir & Haoudi, 2014). Cela nous amène tout naturellement de constater que l'État n'est plus seulement un régulateur de l'activité économique, mais il joue aussi un rôle en tant que promoteur qui vise à encourager les exportations et attirer les investissements étrangers et créer par conséquence des postes d'emplois et augmenter le volume de production (Michalet, 1999).



Portant qu'il s'agit des théories traitant l'Etat en tant qu'un acteur unitaire qui adopte des politiques nettement définies et figées. Par ailleurs, cette vision n'a pas de sens de considérer l'Etat en tant que acteur unitaire avec des politiques des préférences stables (Dafir & Haoudi, 2014). Donc ce genre des théories n'apporte aucune valeur ajoutée en matière de compréhension de la nouvelle diplomatie économique qui s'intéresse à l'interaction entre les facteurs nationaux et internationaux et entre les préoccupations économiques et politiques (Bayne & Woolcock, 2003). Dans la mesure où elle impact plusieurs variables qui s'inscrivent dans une démarche à plusieurs dimensions dans ce cadre de cette littérature (Dafir & Haoudi, 2014).

Robert Putnam nous a parlé sur deux échiquiers, l'un composé de tous les constituants de la scène politique interne, l'autre de toutes les données de la négociation internationale (Putnam, 1988). Le postulat est qu'aucune négociation internationale ne peut aboutir à un résultat tangible s'il n'y a pas dans le pays une coalition suffisante pour accepter la décision et permettre son application (Smouts, 1999).

Guy Carron de la Carrière développe une nouvelle approche et propose des pistes de développement de la théorie classique pour prendre en considération la complexité des acteurs impliqués et les différents modèles poursuivis par les Etats (Carron de la Carrière, 1998).

À l'instar, l'inconvénient qui se pose est que l'étude théorique de la diplomatie économique n'a rien à voir avec la pratique. Citons à titre d'exemple les agences publiques de promotion des exportations ne partagent pas des informations sur un marché particulier au profit des ambassades et des consulats à l'étranger (Dafir & Haoudi, 2014). Par conséquent, les deux types de corps peuvent tirer bénéfice des synergies considérables. Ajoutant que les activités des instruments sont utilisées au fur et à mesure dans le but est d'atteindre avec seulement un seul instrument (Van Veenstra, et al., 2010).

Cependant, la diplomatie économique n'accepte pas l'approche d'unification qui se caractérise par des politiques stables, puisqu'elle opère en interaction entre des facteurs nationaux et internationaux dans un souci économiques/politiques (Reuvers & RUËL, 2012).

2. Etat des lieux de la diplomatie économique au Maroc

Depuis son indépendance le Maroc a adopté une politique globale pour ouvrir ses frontières et libérer son économie. Il a exprimé sa volonté pour encourager les investissements directs à l'étranger pour plusieurs raisons. En fait pour attirer les marchés internationaux, les motiver à

s'installer au Maroc, catalyser la croissance économique du pays aussi pour bénéficier de l'expérience des investisseurs étrangers en termes de main d'oeuvre, d'échange de technologie et de système d'information.

Dès lors, le Maroc déroule le tapis rouge pour les investissements étrangers. Et cette volonté a été traduite par un vague mouvement de réformes et mesures incitatives d'ordres législatifs, institutionnels, fiscales ainsi que juridiques afin d'améliorer le climat des affaires et encourager les petites et moyennes entreprises pour être compétitives. Car le rôle des Petites et Moyennes Entreprises (PME) est essentiel dans le développement économique de tout pays. Ces entités représentent la majorité écrasante dans le tissu des entreprises à travers le monde. L'étude de leurs spécificités et l'analyse de leur comportement est importante pour l'avancement de la recherche en science de gestion (SQALLI HOUSSAÏNI M. 2019).

2.1. Sur le plan législatif et institutionnel

Les réformes législatives et institutionnelles entreprises constituent un champ d'application important pour régir l'environnement des investissements et pour faire héberger le Maroc au rang des nations internationales. On peut citer en l'occurrence :

- ❖ En 1993 la loi appelée « marocanisation » a été abolie par les autorités marocaines et ce dans le but de garantir une égalité entre les investisseurs marocains et étrangers en termes de traitement, de jouissance des mêmes droits et d'assurance d'une certaine liberté quant à la participation des étrangers au capital des sociétés marocaines.
- ❖ L'adoption de la charte des investissements en 1995 dans le but d'inciter les investisseurs étrangers à s'implanter sur le territoire marocain en leur accordant des avantages importants.
- ❖ La mise en place des textes de loi pour protéger la propriété intellectuelle, industrielle et commerciale en faveur des investisseurs nationaux et internationaux citons en l'occurrence la LOI N° 23-13 visant la protection de la propriété industrielle (1999).
- ❖ L'adoption d'un ensemble de dispositions légales en vue de protéger les données à caractère personnel contre toute atteinte pour percer la vie privée des investisseurs et divulguer leurs secrets personnels, notamment : la Loi n° 09-08 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel. (Dahir n° 1-09-15 du 22 safar 1430).
- ❖ L'adoption de nouveaux codes pour renforcer la garantie, la sécurité et la transparence notamment le code du travail (2004), code des assurances, code des Impôts (2006).



- ❖ Pour remédier aux problèmes de la complexité des procédures, les pouvoirs publics ont procédé à la création des Centres Régionaux d'investissement « One Stop Shop» en vue de proposer un large éventail de services et d'aider les investisseurs dans le développement de leurs activités au Maroc avec une rapidité d'action. Les pouvoirs publics ont également adopté un manuel de procédures pour les investissements uniformisant et modélisant les procédures administratives relatives à l'investissement dans le but d'assouplir l'environnement des investissements.

2.2. Sur le plan fiscal

Pour procurer les investisseurs des avantages et encourager les IDE au Maroc, le gouvernement marocain a des réformes de grande envergure dans la mesure où il a accordé une exonération totale de l'impôt sur le revenu (IR) et de celui sur les sociétés (IS) pendant les 5 premières années avec une exonération totale de la taxe professionnelle et de la taxe urbaine pendant 15 ans ; en rajoutant bien évidemment l'exonération de la participation à la solidarité nationale et l'exonération de la taxe sur les produits des parts sociales, dividendes et revenus assimilés pour les non-résidents et la réduction de cette taxe à 7,5 % pour les résidents. Ces efforts inéluctables et ces réformes ont été accompagnés par des avantages douaniers qui portent sur l'exonération totale des droits d'importation et de la taxe sur la valeur ajoutée au titre des produits livrés et des prestations de services rendues aux zones franches d'exportation et provenant du territoire assujetti. En rajoutant aussi des facilités administratives portant sur la mise en place d'un guichet unique au service de l'investisseur. Ces facteurs incitatifs ont contribué à assurer une forte intégration dans la Chaîne de valeur mondiale et devenir une destination des IDE manufacturiers, la diplomatie marocaine a consacré une forte concentration sur le secteur de l'automobile qui est le plus dynamique pour lequel le Maroc peut avoir un avantage concurrentiel à l'échelle mondiale, et qui permet d'attirer beaucoup plus des investisseurs étrangers dans le secteur (Ministère de l'Industrie, de l'Investissement, du Commerce et de l'Economie Numérique, 2014)

3. Réalisations de la diplomatie économique en matière d'insertion de l'industrie automobile dans les chaînes de valeur mondiales

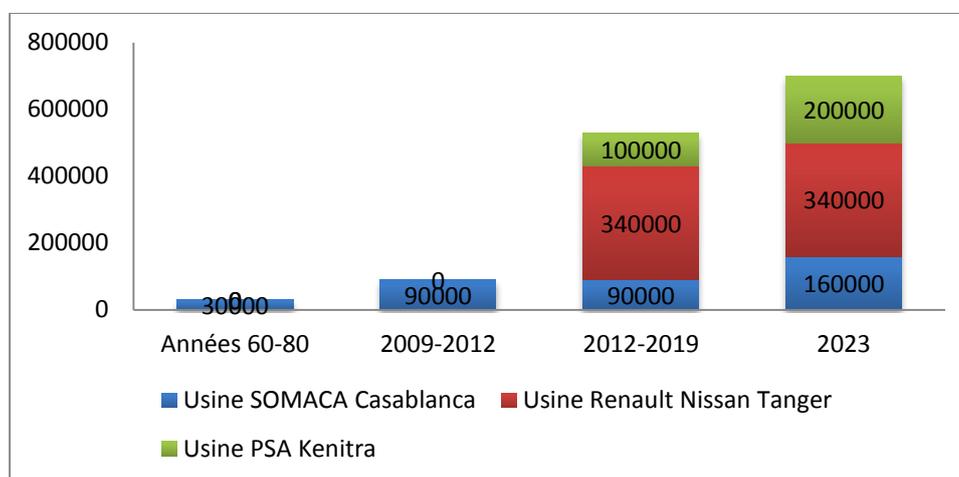
Grace aux efforts déployés par la diplomatie économique, le Maroc est devenu un pays moderne, ouvert, compétitif et attractif par rapport à sa forte stabilité politique, et de sa position géostratégique, sa main d'œuvre à moindre coût, la compétitivité des ressources humaines,... Ces avantages comparatifs permettent au Maroc de profiter de la décomposition internationale du processus de

production (DIPP), ainsi pour assurer une forte insertion dans le commerce mondial et devenir une destination des IDE manufacturiers. (La revue spécialisée du Financial Times, FDi Intelligence, 2013) avec la meilleure politique de promotion des investissements en Afrique. Il devient le premier investisseur africain sur le continent et le premier en Afrique de l’Ouest. Dans ce sens, la réussite de la diplomatie économique et son efficacité se justifie par des facteurs d’ordre micro et macro-économique pour mieux évaluer l’impact de ladite diplomatie. Cela nous amène d’analyser toutes les différentes relations commerciales du Maroc avec ses partenaires.

3.1. Au niveau de la production automobile

Grace aux efforts déployés par le gouvernement marocain, la production automobile occupe la première place en Afrique, devançant l’Afrique du Sud, en réalisant un record de 402.085 véhicules produits au niveau national à fin 2018 contre 59.447 véhicules en 2011. Et il est prévu à l’horizon 2023 de réaliser un volume de production de 700.000 véhicules par an. Ci-dessous le graphique N°1 qui nous montre la capacité de production automobile annuelle par période :

Graphique N°1 : Capacité de production automobile annuelle par période (en unités)



Source : Données du Ministère de l’industrie, du Commerce et de l’Économie Verte et Numérique

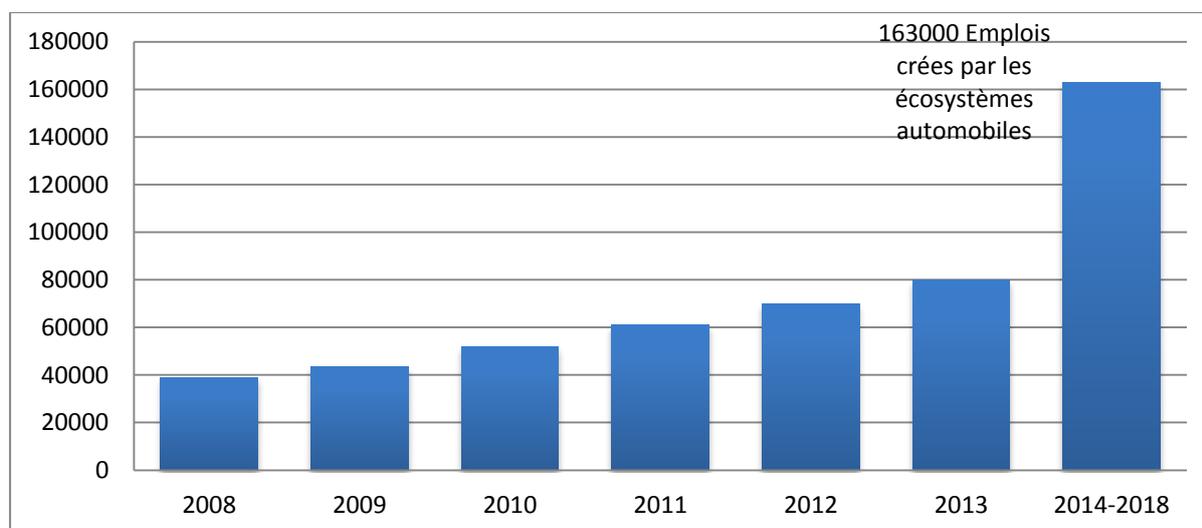
D’après le graphique au-dessus, il nous a été de constater que le rythme de croissance de production nationale s’est établi en moyenne à 31% sur la période 2011-2018. Une évolution rapide, comparé au rythme adopté dans certains pays en l’occurrence la Hongrie (11%), la Roumanie (5%), l’Afrique du Sud (2%), la Slovaquie (8%), l’Indonésie (7%), la République

tchèque (2%) et la Turquie (4%) (Données du Ministère de l'industrie, du Commerce et de l'Économie Verte et Numérique, 2019).

3.2. Au niveau des emplois de l'automobile

L'industrie automobile au Maroc représente le secteur le plus créateur de l'emploi. Comme indiqué au-dessous sur le graphique N°2 qui montre le nombre des postes d'emplois créés entre 2008 et 2018 :

Graphique N°2 : Emplois de l'automobile 2008-2018



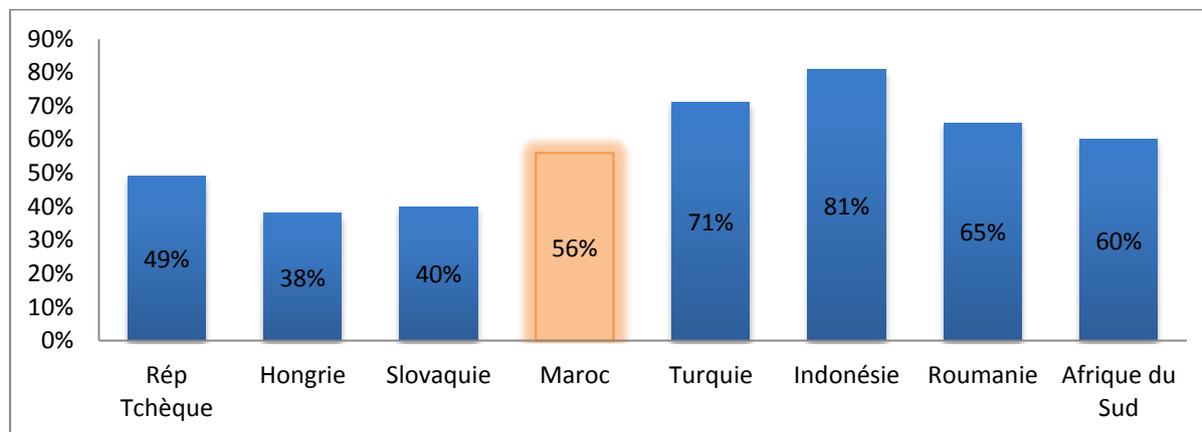
Source : Données du Ministère de l'industrie, du Commerce et de l'Économie Verte et Numérique

D'après le graphique au-dessus, il nous a été de constater que l'industrie automobile demeure le secteur le plus créateur d'emploi, en réalisant un record important avec la création de 85.000 postes d'emplois entre 2014 à 2018 avec une évolution de 27% tout en réalisant 163.000 postes d'emplois (Fédérations professionnelles de l'industrie, Ministère de l'industrie, du Commerce et de l'Économie Verte et Numérique, 2019).

3.3. Au niveau de la sous-traitance : Taux d'intégration automobile

Grace aux efforts engagés par la diplomatie économique, l'industrie automobile marocaine a pu se frayer une place importante dans la chaîne de valeur mondiale. Comme indiqué sur le graphique N°3 qui nous montre la part de la valeur ajoutée créée localement attestant que le Royaume se trouve actuellement à mi-chemin des pays réputés pour leurs plates-formes de sous-traitance automobile.

Graphique N°3 : Part de la valeur ajoutée locale contenue dans les exportations automobiles en moyenne sur la période 2012-2018



Source : Données sur les échanges en valeur ajoutée de l’OCDE

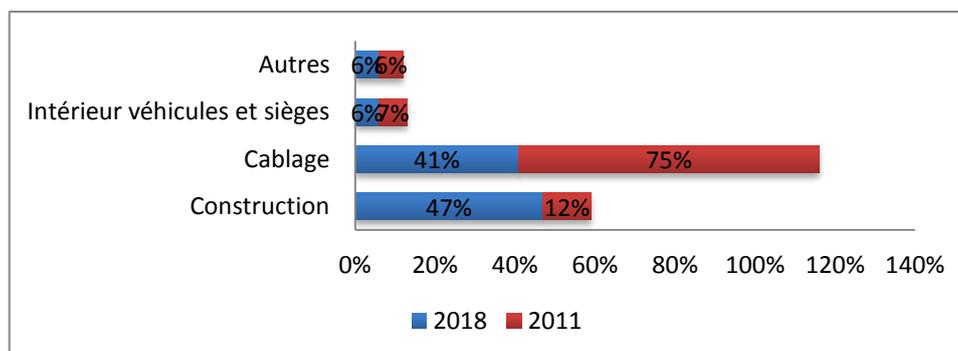
Suite à un benchmark qui a été fait par la DEPF, la valeur ajoutée locale contenue dans les exportations automobiles est actuellement de 56%, plaçant ainsi le Royaume juste après la République tchèque (49%), la Slovaquie (40%) et la Hongrie (38%).

Dans ce contexte, le Royaume s’est engagé à rehausser le taux d’intégration locale, à travers la négociation d’un seuil minimum de 65% du contenu local pour l’opérateur Renault qui se situe actuellement à 50%, et un seuil minimum de démarrage de 60% pour le Groupe PSA (Données sur les échanges en valeur ajoutée de l’OCDE, 2019).

3.4. Au niveau de la promotion des exportations

Les exportations demeurent le volet primordial de la stratégie de la diplomatie économique marocaine. Et grâce à la politique d’intégration du Maroc à la chaîne de valeur mondiale, le pays a enregistré un record accéléré au cours des dernières années. Le graphique N°4 nous présente l’évolution de la structure des exportations automobiles entre 2011 et 2018 :

Graphique 4 : Evolution de la structure des exportations automobiles 2011-2018 (en%)



Source : Données de l’Office des Changes

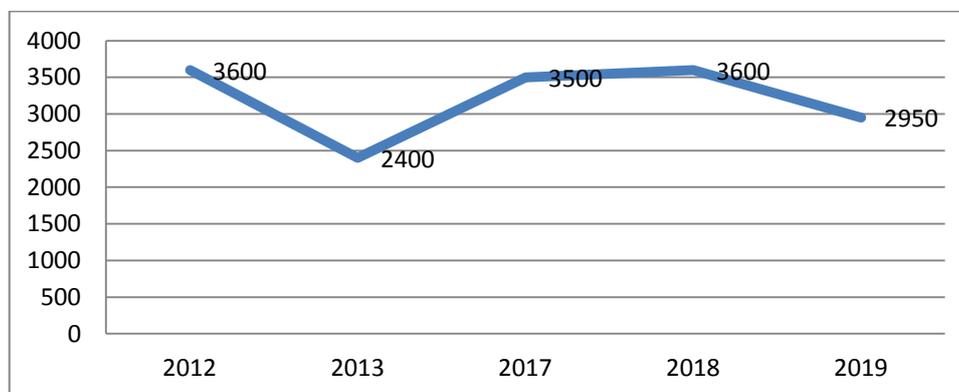
D'après le graphe ci-dessus, le secteur automobile a réalisé en en 2018 au niveau des exportations automobiles 72,3 milliards de dirhams contre 42,7 milliards de dirhams en 2014, ce qui représente une progression annuelle moyenne de 14 %, ce qui nous amène de constater qu'il s'agit une montée de l'activité assemblage, notamment avec l'implantation de l'usine Renault à Tanger tout en remarquant que cette activité a un accroissement de 12% en 2011 à 47% en 2018. Ce changement structurel au niveau des exportations a confronté positivement le taux de couverture des échanges de biens automobiles qui a atteint 72% en 2018, contre 16% en 2011 (Direction des Etudes et des prévisions financières, 2019).

3.5. Au niveau des Investissements Directs à l'Étranger dans le secteur automobile

La diplomatie économique inscrit en priorité la politique d'attractivité des investissements directs étrangers par l'octroi des mesures incitatives et attractives visant à attirer les investisseurs étrangers et rendre en conséquence le Maroc comme une destination privilégiée d'investissement, et de bénéficier du transfert technologique et de partage des compétences générées par les IDE (Toufik, 2006).

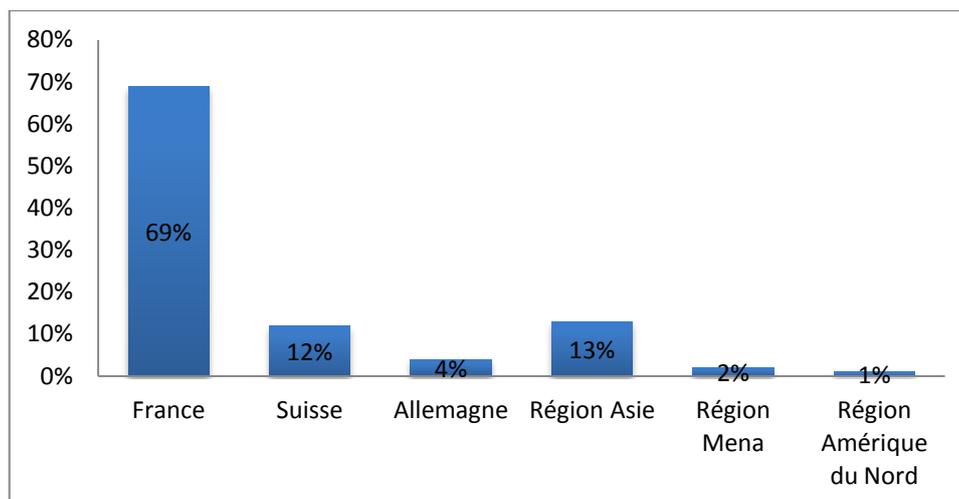
Dans ce cadre, Le Royaume se positionne en effet au premier rang des producteurs de voitures de tourisme en Afrique et à la 24^{ème} place au niveau mondial. Ce positionnement traduit l'engouement porté par le l'Etat sur ce segment industriel.

Graphique 5 : Evolution des IDE automobiles (millions de dirhams)



Source: Office des Changes

Graphique 6 : Le taux d'investissement des pays partenaires dans le Royaume



Source: Office des Changes

Grace à l'arrivée d'importants opérateurs étrangers sur le territoire national, plusieurs fournisseurs ont choisi le royaume comme une destination privilégiée de leurs investissements. La part des IDE automobiles dans l'industrie nationale s'est élevée à 72% en 2018 contre 14% en 2010.

D'après le graphe 6, il montre que l'Europe reste la première source de ces IDE avec en tête la France (69%), la suisse (12%) et l'Allemagne (4%). De même, de nouveaux gisements d'IDE automobiles ont percé, notamment en provenance de l'Asie (13%), le Mena (2%) et l'Amérique du nord (1%).

Conclusion

A travers cette analyse, nous estimons que le pari de réussir l'intégration du secteur de l'industrie automobile marocaine dans la chaîne de valeur mondiale exige que l'évaluation de la diplomatie économique soit réalisée sur la base de nouveaux critères, notamment sa capacité à mettre en évidence les atouts du pays.

L'évaluation des principaux indicateurs de compétitivité du Maroc montre que, malgré les efforts des différents acteurs du secteur automobile, le pays n'arrive pas encore à atteindre le niveau adéquat du taux d'intégration pour affronter la concurrence mondiale et ce, en raison de la persistance de plusieurs handicaps structurels.

Pour surmonter les défis majeurs, et réussir un meilleur positionnement dans la chaîne de valeur mondiale, le gouvernement marocain doit saisir les opportunités offertes par les chaînes de valeur mondiales, en investissant bien évidemment à développer des compétences fondées sur des bases solides dans le domaine de l'industrie automobile et plus précisément

dans les phases les plus créatrices de la valeur ajoutée comme la Recherche et Développement, Désigne, la conception etc., à mettre en place une infrastructure de haut niveau, à forger une relation étroite entre les universités et les entreprises afin de capitaliser les connaissances et les pratiquer sur le terrain.

Progresser dans la chaîne de valeur mondiale nécessite bien évidemment le Maroc ainsi que ses voisins de booster les politiques de l'innovation sans cesse pour augmenter leur productivité, améliorer les compétences ainsi que les connaissances et de bien profiter des transferts des technologies pour s'adapter à l'environnement étranger et de répondre aux exigences des donneurs d'ordre par rapport aux normes internationales. À travers ces conditions, le secteur de l'industrie automobile marocain peut bien s'intégrer dans une chaîne de valeur diversifiée et plus compétitive en se positionnant sur les phases les plus créatrices de la valeur ajoutée des chaîne de valeur mondiale.

BIBLIOGRAPHIE

- [1] Bayne N et Woolcock S. (2013) « What is Economic Diplomacy ? », in Nicholas BAYNE et Stephen WOOLCOCK. *The New Economic Diplomacy*, pp. 3-20.
- [2] SQALLI HOUSSAÏNI M. (2019) « Internationalisation des PME : Entre Chaînes de Valeur Mondiales et commerce électronique », *Revue Internationale des Sciences de Gestion* « Numéro 3: Avril 2019 / Volume 2: numéro 2 » p : 01- 22.
- [3] Kostecki M et Naray O. (2007). *Commercial diplomacy and international business*. Netherlands Institute of International Relations' Clingendael'.
- [4] Lee, D., & Hudson, D. (2004). The old and new significance of political economy in diplomacy. *Review of International Studies*, 30(3), 343-360.
- [5] Pomes, E. (2004). *Conquérir les marchés: le rôle des états*. L'harmattan.
- [6] Lucas, D. (2009). Le temps de l'hyper compétition, *Géo-économie* 3/2009 (n° 50), p. 139-149.
- [7] Kateb, A. (2010). La diplomatie économique des nouvelles puissances. *Géo-économie*, no 1, p. 87-96.
- [8] Deblock, C. (2002). Du mercantilisme au compétitivisme: le retour du refoulé. *Cahier de recherche 02-0, Research group on continental integration*, September, pp. 9–15.
- [9] Michalet CA. (1999). *La séduction des Nations ou Comment attirer les investissements*, Paris, Economica.
- [10] Putnam, R. (1988). *Diplomacy and Domestic Politics : The Logic of Two-Level Games*, *International Organization*, n° 42, p. 427-460.
- [11] Smouts, MC. (1999). *Que reste-t-il de la politique étrangère?. Pouvoirs*, p. 5-16.
- [12] Carron de la Carrière, G. (1998). *La diplomatie économique. Le diplomate et le marché*. Economica.
- [13] Van Veenstra, M, Yakop, M, Et Bergeijk, P. (2010). *Economic Diplomacy, the Level of Development and Trade*. Netherlands Institute of International Relations' Clingendael'.
- [14] Reuvers, S et RUËL, H. (2012). *Research on Commercial Diplomacy: A Review and Implications*. *Advanced Series in Management*, vol. 9, p. 1-27.
- [15] Bayne N et Woolcock S. (2013). « What is Economic Diplomacy ? », in Nicholas BAYNE et Stephen WOOLCOCK. *The New Economic Diplomacy*, pp. 3-20.

- [16] LOI N° 23-13. (21 novembre 2014). Modifiant et complétant la loi 17-97 relative à la protection de la propriété industrielle promulguée par le Dahir n°1.14.188 du 27 moharrem 1436.
- [17] Dahir n° 1-09-15 du 22 safar 1430 .(18 février 2009). Portant promulgation de la loi n° 09-08 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel.
- [18] Note circulaire n°2/2006 du. (26 juin 2006). du premier ministre relative au Comité national de simplification des procédures liées à l'investissement
- [19] Ministère de l'Industrie, de l'Investissement, du Commerce et de l'Economie Numérique. (2014).
- [20] Revue spécialisée du Financial Times, FDi Intelligence. (2013)., son rapport sur l'attractivité des pays du monde en terme d'investissements directs à l'étranger (IDE), intitulé « Africain countries of the future 2013/2014. Le Maroc est en 2ème position après l'Afrique du Sud.
- [21] Fédérations professionnelles de l'industrie, Ministère de l'industrie, du Commerce et de l'Économie Verte et Numérique (2019).
- [22] Données sur les échanges en valeur ajoutée de l'OCDE (2019).
- [23] Direction des Etudes et des prévisions financières (2019).
- [24] Données de l'Office des Changes (2019).
- [25] Toufik, S. (2006). Existe-t-il des spillovers provenant de l'investissement direct étranger au sein de l'industrie manufacturière marocaine ? Colloque AED – Paris.