

L'Intelligence Artificielle comme Prescripteur d'Investissement : le Cas de l'Industrie Automobile Marocaine

Analyse comparative des réponses des principales IA sur le secteur automobile marocain, fondée sur l'audit croisé de onze modèles interrogés selon trois profils d'utilisateurs : l'investisseur en décision, l'analyste et le décideur souhaitant s'implanter au Maroc.

RÉFÉRENCE Réf. MM-2026-MA-002 · Juillet 2026

PÉRIMÈTRE Industrie automobile du Royaume du Maroc — positionnement concurrentiel face à la Roumanie, la Turquie et l'Afrique du Sud

CORPUS SOURCE Google AI Mode, ChatGPT, Claude, DeepSeek, Grok, Kimi, Llama, Microsoft Copilot, Mistral, Perplexity, Qwen (11 modèles actifs ; Google AI Overviews exclu pour invalidité des réponses)

NATURE DU DOCUMENT Analyse GEO : ce que les principales IA pensent, recommandent et disent du Maroc comme destination d'investissement automobile

Réalisé par mention.ma ORG

Plateforme d'intelligence stratégique IA pour les institutions et organisations publiques.

Créer une étude : <https://www.mention.ma/organizations> · Toutes nos publications : <https://www.mention.ma/publications>

Publié le 4 juillet 2026 — contact@mention.ma

Sommaire

01	Résumé exécutif
02	Avant-propos et portée de l'analyse
03	Méthodologie et corpus d'analyse
04	Panorama comparatif des modèles interrogés
05	Synthèse thématique et confrontation aux données réelles
06	Matrice de fiabilité des réponses IA
07	Analyse détaillée par scénario d'usage
08	Cartographie quantitative de l'écosystème industriel
09	Biais, incohérences et signaux faibles
10	Sources qui influencent les réponses IA et enjeux GEO
11	Scénarios prospectifs 2027-2030
12	Conclusions et éléments de lecture
13	Recommandations pour les décideurs publics
14	Recommandations pour les investisseurs et équipementiers
15	Limites méthodologiques et biais potentiels
16	À propos de mention.ma ORG et annexes

Résumé Exécutif

Cette étude documente la manière dont onze modèles d'intelligence artificielle générative représentent l'industrie automobile marocaine en 2026, face à trois profils d'utilisateurs : l'investisseur en phase de décision opérationnelle, l'analyste et le décideur souhaitant s'implanter au Maroc. Le constat central est celui d'une prescription contrastée : les modèles ne délivrent pas un narratif unique sur le Maroc, mais un narratif qui change de nature selon la contrainte posée par l'utilisateur.

Sur le plan structurel, le corpus confirme le duopole automobile africain : le Maroc et l'Afrique du Sud captent à eux deux plus de 91 % de la production continentale. Le Maroc y occupe une position singulière de leader des véhicules particuliers, avec environ 500 000 unités produites fin 2024-2025 et un cap symbolique du million de véhicules assemblés par an validé par les modèles connectés en temps réel pour 2025.

Le résultat le plus utile de cette étude ne tient pas à ce chiffre. Il tient à la divergence observée sur le test de flux tendu : face à un équipementier européen de taille PME devant livrer l'Allemagne et la France en moins de trois jours, la majorité des modèles recommandent la Roumanie plutôt que le Maroc, malgré un coût salarial d'assemblage marocain trois fois inférieur (106 \$ contre 273 \$). L'appartenance de la Roumanie au marché unique européen et la fiabilité de son corridor routier l'emportent, dans le raisonnement des modèles, sur l'avantage coût brut du Maroc.

Ce test ne répond pas à une autre question, distincte et tout aussi centrale : le Maroc est-il une bonne destination pour un grand constructeur qui veut y assembler des véhicules, et non pour un équipementier qui doit y livrer des pièces en flux tendu ? Sur ce point, le corpus est net. Renault et Stellantis y opèrent déjà à grande échelle, et les modèles connectés en temps réel valident le franchissement du seuil du million de véhicules assemblés par an. Pour un constructeur qui évalue le Maroc comme site de production, la réponse des IA est positive. Pour un équipementier qui doit y livrer des composants en J+3, elle est réservée. Confondre les deux questions revient à mal lire ce que disent les modèles.

Les modèles les plus avancés convergent également sur des fragilités structurelles rarement mises en avant dans la communication institutionnelle : un tissu de PME nationales cantonné aux rangs 2 et 3, une dépendance à l'Union européenne pour 90 à 95 % des exportations, un paradoxe énergétique où le mix électrique reste dominé par le charbon malgré la progression du renouvelable, et l'absence de gisements de lithium matures obligeant à importer la matière première des futures gigafactories de batteries.

LECTURE INSTITUTIONNELLE

Le signal le plus robuste de ce corpus n'est pas le seuil du million de véhicules, mais la ligne de fracture entre modèles sur le test logistique. Les modèles capables d'un raisonnement opérationnel à plusieurs étapes (Claude, Grok, Kimi, Qwen, ChatGPT, Google AI Mode) écartent le Maroc pour un flux tendu à J+3 et recommandent la Roumanie. Les modèles qui s'arrêtent au coût salarial affiché recommandent le Maroc sans intégrer le risque de rupture logistique. Cette divergence préfigure la manière dont un analyste s'appuyant sur l'IA traitera, en pratique, un arbitrage Maroc contre Roumanie en 2026.

Avant-propos et Portée de l'Analyse

Ce rapport ne porte pas sur l'industrie automobile marocaine elle-même, mais sur ce que les principales IA en disent : l'image de marque, les recommandations d'implantation et les niveaux de vigilance qu'elles produisent lorsqu'on les interroge sur ce secteur. Cette distinction est importante. Un investisseur, un analyste ou un décideur qui consulte aujourd'hui ChatGPT, Claude ou Perplexity avant de mandater une étude de faisabilité reçoit une pré-décision générée par l'IA. Ce document mesure la qualité, la cohérence et les angles morts de cette pré-décision.

L'approche présente un intérêt pour trois catégories de lecteurs. Pour l'investisseur ou l'équipementier, elle révèle ce que les outils d'aide à la décision restituent réellement sur le Maroc, y compris leurs erreurs et leurs simplifications. Pour l'institution publique (Ministère de l'Industrie et du Commerce, AMDIE, AMICA, régions), elle constitue un indicateur direct de la manière dont les réformes et les données sectorielles sont effectivement absorbées, ou ignorées, par des systèmes entraînés sur des corpus hétérogènes et pas toujours à jour. Pour le chercheur, elle documente les biais de représentation propres aux modèles génératifs appliqués à l'analyse sectorielle et pays.

Ce rapport n'a pas vocation à trancher si le Maroc est ou non une bonne destination d'investissement automobile. Il établit une référence claire et datée de ce que onze intelligences artificielles en disent en juillet 2026, à un moment où ce narratif évolue vite au rythme des mises à jour de ces modèles.

Méthodologie et Corpus d'Analyse

L'étude s'appuie sur un corpus fixe de neuf invites (prompts) rédigées en français et soumises à l'ensemble des modèles disponibles sur la plateforme de test. Ces invites simulent trois profils d'utilisateurs :

- **L'investisseur en phase de décision**, confronté à une contrainte opérationnelle réelle (par exemple, un équipementier européen devant livrer sous trois jours) ;
- **L'analyste**, cherchant à comprendre le positionnement, les volumes et les flux d'exportation du Maroc ;
- **Le décideur souhaitant s'implanter au Maroc**, interrogeant les modèles sur les critères qui justifient ce choix face à d'autres pays proches de l'Europe, dans un contexte de réduction de la dépendance à l'Asie sur les véhicules électriques.

Grille de codage

Chaque réponse a fait l'objet d'un codage systématique selon sept critères : le rang cité du Maroc dans la production automobile africaine et mondiale, les métriques économiques rapportées (volumes annuels, taux d'intégration locale, salaires), l'identification géographique (villes, usines, projets), la citation des réformes et dispositifs d'aide (présence ou absence de la Nouvelle Charte de l'Investissement, Loi-cadre 03-22), l'identification de projets postérieurs à 2023 (gigafactories de batteries), la tonalité critique du modèle et l'identification de ses propres faiblesses, ainsi que les pays concurrents cités en comparaison directe.

Statut des modèles interrogés

Onze modèles ont été audités : Google AI Mode, ChatGPT, Claude, DeepSeek, Grok, Kimi, Llama, Microsoft Copilot, Mistral, Perplexity et Qwen. Deux anomalies de plateforme sont documentées comme limites méthodologiques à part entière.

- Le modèle **Google AI Overviews** a produit des réponses vides, erratiques ou hors sujet sur l'ensemble des invites, se limitant à lister des titres génériques de vidéos ou de pages web sans synthèse exploitable. Ses sorties sont classées invalides et exclues du corpus de référence.
- Les modèles **Llama** et **Microsoft Copilot** ont montré des hallucinations chronologiques significatives, datant certains projets ou certaines réformes sur la base de coupures de presse obsolètes tout en affirmant analyser la situation de 2026.

Panorama Comparatif des Modèles Interrogés

La confrontation des réponses montre des lignes de clivage nettes concernant la prescription d'investissement au Maroc. Le tableau ci-dessous synthétise le comportement de chaque modèle sur cinq critères clés : la recommandation logistique en flux tendu, le taux d'intégration locale cité, la reconnaissance de la Charte de l'Investissement, la précision sur les gigafactories post-2023, et le niveau de tonalité critique.

Modèle	Recommandation flux tendu (J+3)	Taux d'intégration cité	Charte 03-22 citée	Précision gigafactories	Tonalité critique
Google AI Mode	Roumanie	60 %-65 %	Oui	Gotion (2026), COBCO (2025), BTR	Élevée — dépendance UE, R&D faible
ChatGPT	Roumanie	50 % (Renault) / 60 % (Stellantis)	Oui	Gotion (T3 2026), COBCO (2025)	Moyenne-élevée — faible valeur ajoutée
Claude	Roumanie	65,5 % (Renault)	Oui	Gotion (T3 2026), COBCO, BTR	Élevée — plateforme d'assemblage
DeepSeek	Maroc	60 %-65 %	Non	Gotion, COBCO, BTR, Hailiang	Faible — focus coût salarial
Grok	Roumanie	60 %-65,5 %	Partielle	Gotion, COBCO, BTR	Moyenne-élevée — PME locales fragiles
Kimi	Roumanie	60 %-65 %	Non (cadre général)	Gotion, COBCO, BTR	Élevée — fret routier maritime risqué
Llama	Maroc	Non cité	Non	Non citées	Nulle — hallucinations de dates
Microsoft Copilot	Roumanie	69 % (Stellantis)	Non	Gotion, COBCO, Tinci, BTR	Moyenne — infrastructures, coûts
Mistral	Roumanie	30 %-50 %	Non	Gotion, BYD, Leoni	Élevée — tensions sociales, IS
Perplexity	Roumanie	59 %-69 %	Non	Non citée	Moyenne — mur protectionniste vert
Qwen	Roumanie	60 %-65 %	Oui (négocié)	BYD, Gotion, CNGR	Élevée — BFR non couvert, change

Neuf modèles sur onze recommandent la Roumanie pour le scénario de flux tendu, deux font exception. DeepSeek privilégie le coût salarial brut et propose une stratégie de mitigation (stock tampon à Algésiras, statut d'Opérateur Économique Agréé). Llama commet une erreur de diagnostic en affirmant, sans vérification, que Tanger Med permet de tenir un délai standard inférieur à trois jours vers l'Allemagne et la France.

Synthèse Thématique et Confrontation aux Données Réelles

Le duopole africain : Maroc contre Afrique du Sud

La quasi-totalité des modèles avancés (Google AI Mode, Claude, Grok, Perplexity, Qwen) présente le Maroc et l'Afrique du Sud comme un duopole qui structure la production automobile africaine, avec plus de 91 % de la production continentale cumulée à eux deux sur 2024-2025. Les modèles opèrent toutefois une distinction qualitative : le Maroc domine les véhicules particuliers, quand l'Afrique du Sud conserve l'exclusivité sur les utilitaires et les camions lourds, freinée par la crise énergétique chronique d'Eskom et les contraintes portuaires de Transnet.

Le taux d'intégration locale : des lectures divergentes

Alors que les annonces officielles et l'AMICA avancent un taux de 65 à 69 % en 2025-2026, l'examen du corpus distingue trois postures. Les modèles rigoureux (Claude, ChatGPT, Grok, Qwen) séparent le taux macroéconomique global du taux propre à chaque constructeur, citant avec précision les 65,5 % atteints par Renault Group Maroc contre environ 60 % pour Stellantis à Kénitra. Les modèles génériques (DeepSeek, Kimi) appliquent mécaniquement le taux sectoriel de 65 % sans contextualisation. Mistral, plus critique, estime le taux réel entre 30 et 50 % pour les équipementiers de rang 2 et 3, affirmant qu'un tiers de la valeur produite reste importé d'Asie ou d'Europe.

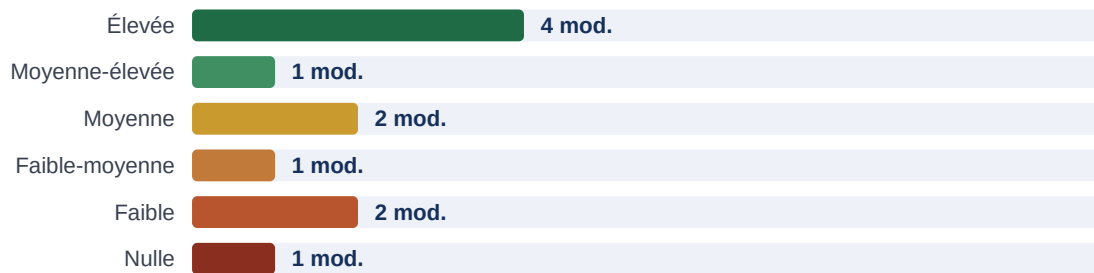
Minéraux critiques et transition électrique

Les modèles les plus avancés (Claude, Kimi, Google AI Mode, Qwen) valorisent fortement le rôle de l'OCP (près de 70 % des réserves mondiales de phosphate) dans la chimie des batteries LFP, ainsi que celui de Managem sur le cobalt de haute pureté extrait à Bou-Azzer. Une nuance nécessaire, relevée par Kimi et ChatGPT, tempère cet enthousiasme : le Maroc ne dispose pas à ce jour de gisements de lithium matures, ce qui contraint les futures usines de traitement à importer le lithium brut du Chili ou d'Australie, limitant l'autonomie souveraine de l'écosystème batterie.

Matrice de Fiabilité des Réponses IA

Cette matrice reformule les observations qualitatives des sections précédentes en grille de notation, sur quatre axes : l'exactitude chronologique des données citées, la reconnaissance explicite du cadre réglementaire en vigueur (Charte 03-22), la profondeur critique du modèle sur les faiblesses structurelles du secteur, et une appréciation globale de fiabilité pour un usage de pré-décision d'investissement.

Modèle	Exactitude chronologique	Reconnaissance du cadre réglementaire	Profondeur critique	Fiabilité globale	Point notable
Claude	Élevée	Élevée	Élevée	Élevée	Seul à distinguer systématiquement taux sectoriel et taux constructeur
Google AI Mode	Élevée	Élevée	Élevée	Élevée	Fan-out de recherche en temps réel le plus large du corpus
Qwen	Élevée	Élevée	Élevée	Élevée	Seul modèle à documenter un BFR non couvert
ChatGPT	Élevée	Élevée	Moyenne	Élevée	Bonne synthèse mais peu de nuance chiffrée
Grok	Moyenne	Partielle	Moyenne	Moyenne-élevée	Bon signal sur la fragilité des PME locales
Kimi	Moyenne	Faible	Élevée	Moyenne	Bonne nuance sur la dépendance lithium
Mistral	Moyenne	Faible	Élevée	Moyenne	Référence obsolète au Fonds Hassan II
Microsoft Copilot	Moyenne	Faible	Moyenne	Faible-moyenne	Informations réglementaires éparses
DeepSeek	Moyenne	Faible	Faible	Faible	Lecture mécanique du taux d'intégration
Perplexity	Moyenne	Faible	Moyenne	Faible	Échec total sur la question énergétique (prompt 5)
Llama	Null	Null	Null	Null	Hallucinations chronologiques, exclut le Maroc au prompt 7



POINT DE VIGILANCE

Seuls cinq modèles sur onze ancrent explicitement leur recommandation dans la Charte de l'Investissement (Loi-cadre 03-22), le dispositif financier de référence pour tout projet dépassant 50 millions de dirhams. Un investisseur qui utilise un modèle générique comme premier filtre avant de consulter un canal officiel a donc une chance proche d'une sur deux de manquer le principal mécanisme d'incitation financière applicable à son projet.

Analyse Détaillée par Scénario d'Usage

Scénario 1 — Implantation d'un équipementier (PME), livraison sous 3 jours

Neuf modèles sur onze recommandent la Roumanie. L'argument logistique domine : appartenance au marché unique européen, corridor routier direct via la Hongrie et l'Autriche, livraison reproductible en 24 à 48 heures. Le Maroc, malgré un coût salarial d'assemblage de 106 \$ contre 273 \$ en Roumanie selon Oliver Wyman, est écarté : le délai logistique via Tanger Med et le détroit de Gibraltar est évalué entre 3 et 5 jours une fois intégrés les contrôles douaniers et l'aléa portuaire. DeepSeek et Llama font exception, le premier en proposant une stratégie de mitigation crédible (stock tampon, statut OEA), le second par erreur de diagnostic.

GRAPHIQUE — QUI RECOMMANDE QUOI POUR UN FLUX TENDU À J+3



À NE PAS CONFONDRE

Ce scénario teste la position du Maroc pour un équipementier de taille PME contraint par un délai de livraison strict. Il ne teste pas la question, distincte, de savoir si le Maroc est une bonne destination pour un grand constructeur qui veut y assembler des véhicules. Sur cette seconde question, la réponse des modèles est nettement positive : voir Scénario 2 (position et volumes du Maroc) et Scénario 7 (chaîne de valeur la plus intégrée hors UE), où Renault, Stellantis et le seuil du million de véhicules par an dominent l'analyse.

Scénario 2 — Position et volumes du Maroc en Afrique

Les modèles cartographient correctement les trois sites majeurs : Renault-Nissan à Tanger-Melloussa, la SOMACA à Casablanca, et Stellantis à l'Atlantic Free Zone de Kénitra. Une fracture temporelle nette sépare les modèles : ceux qui s'appuient sur des données antérieures à 2024 citent 530 000 véhicules pour 2023, tandis que les modèles à jour en temps réel valident le franchissement du cap du million de véhicules en 2025. Le taux d'exportation global atteint 90 %, dont 80 à 85 % vers l'Union européenne, contre un marché intérieur marginal de 130 000 à 160 000 immatriculations neuves par an.

Scénario 3 — Bases de production proches de l'Europe pour véhicules électriques

Le trio Europe centrale (Hongrie, Pologne), Maroc et Turquie domine les recommandations. La Hongrie et la Pologne bénéficient de l'appartenance à l'Union européenne et de la conformité native au règlement européen sur les batteries. Le Maroc est positionné comme la principale alternative hors UE, porté par ses accords douaniers avec l'Europe, ses zones franches et ses métaux critiques, et présenté comme un hub de nearshoring permettant de contourner les surtaxes européennes de 45 % sur les véhicules électriques chinois.

Scénario 4 — Investissement de 50 M€ dans une usine de câblage

Seuls les modèles les plus connectés (Google AI Mode, Claude, ChatGPT, Grok, Qwen) identifient correctement que ce montant relève du Dispositif Principal de la Charte de l'Investissement. Ils détaillent le

système de primes cumulables plafonnées à 30 % de l'investissement éligible, soit un soutien direct maximum de 15 M€, sous condition de création d'au moins 50 emplois permanents maintenus 18 mois. DeepSeek et Mistral ignorent la Loi-cadre 03-22 et citent d'anciens dispositifs du Fonds Hassan II, non pertinents en 2026. Llama échoue à chiffrer l'investissement.

Scénario 5 — Production bas-carbone et exposition au CBAM

Presque tous les modèles soulignent le paradoxe énergétique marocain : 44 à 45,5 % du mix électrique installé en renouvelable, mais une production effective encore dominée à 50-60 % par le charbon thermique de Jorf Lasfar. Les modèles recommandent la contractualisation d'accords d'achat d'électricité renouvelable (PPA) plutôt qu'un raccordement brut au réseau, condition nécessaire pour rester compatible avec le Mécanisme d'Ajustement Carbone aux Frontières entré en vigueur au 1er janvier 2026. Perplexity échoue totalement sur ce point, affirmant l'absence de données disponibles.

Scénario 6 — Gigafactories de batteries : annonces contre réalité

Huit modèles décrivent avec précision l'écosystème batterie post-2023 : Gotion High-Tech à Kénitra (1,3 Md\$ en phase initiale, montée visée à 6,4 Md\$), COBCO à Jorf Lasfar (2 Md\$, production de précurseurs démarrée mi-2025), BTR New Material à Tanger-Tech (850 M\$). Le constat consensuel est nuancé : la chaîne des précurseurs chimiques est déjà opérationnelle, la production locale de cellules finies reste en phase de pré-production, l'impact réel n'étant attendu qu'en 2026-2027.

Scénario 7 — Chaîne de valeur la plus intégrée hors UE

Le Maroc l'emporte largement sur la Turquie dans la majorité des réponses, porté par la proximité géographique, l'accord de libre-échange à droit de douane nul et un taux d'intégration de 65 à 69 %. La Turquie conserve un écosystème plus dense (plus de 1 000 fournisseurs de rang 1) mais souffre de risques macroéconomiques supérieurs. Llama et Microsoft Copilot commettent une anomalie sérieuse en désignant la Chine comme la chaîne de valeur la plus intégrée pour livrer l'UE, ignorant l'impact des surtaxes douanières et de l'empreinte carbone du transport.

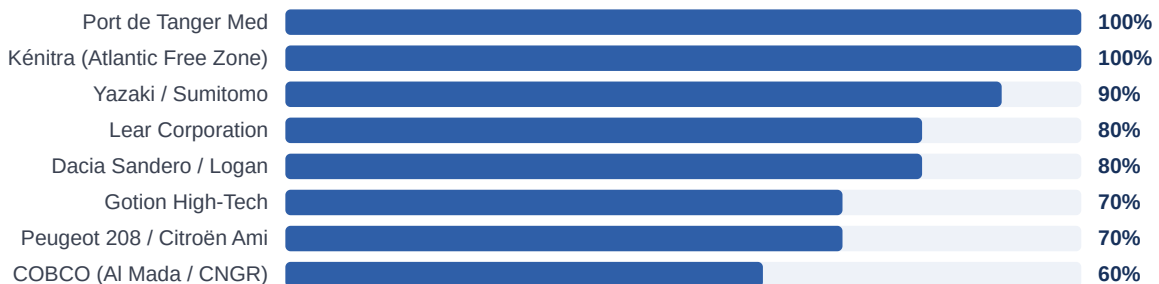
Scénario 8 — Faiblesses et limites structurelles

Les modèles les plus avancés rompent avec le registre promotionnel pour documenter des vulnérabilités réelles : une valeur ajoutée locale concentrée sur le câblage et l'assemblage manuel à faible complexité technologique, un tissu d'équipementiers de rang 1 presque exclusivement détenu par des multinationales étrangères, une dépendance à l'Union européenne exposant directement le secteur aux cycles économiques occidentaux, et un taux de rotation du personnel de 15 à 25 % par an dans les usines de faisceaux de Kénitra et Tanger.

Cartographie Quantitative de l'Écosystème Industriel

Pour apprécier la cohérence du corpus, la fréquence de citation des principaux composants de l'écosystème automobile marocain a été mesurée sur les dix modèles actifs (Google AI Overviews exclu).

GRAPHIQUE — COMPOSANTS DE L'ÉCOSYSTÈME LES PLUS CITÉS PAR LES IA



Composant / acteur	Citations	Fréquence	Rôle identifié
Port de Tanger Med	10 / 10	100 %	Hub logistique mondial exclusif à l'exportation
Kénitra (Atlantic Free Zone)	10 / 10	100 %	Site Stellantis, pôle d'attraction des projets batteries
Yazaki / Sumitomo	9 / 10	90 %	Équipementiers historiques du câblage et circuits électriques
Lear Corporation	8 / 10	80 %	Équipementier diversifié (sièges, câblage électronique)
Dacia Sandero / Logan	8 / 10	80 %	Modèles phares d'exportation assemblés à Tanger et Casablanca
Gotion High-Tech	7 / 10	70 %	Gigafactory de cellules batteries à Kénitra, horizon 2026
Peugeot 208 / Citroën Ami	7 / 10	70 %	Modèles clés d'export et d'électromobilité chez Stellantis
COBCO (Al Mada / CNGR)	6 / 10	60 %	Composants de cathodes de batteries à Jorf Lasfar
BTR New Material	5 / 10	50 %	Anodes de carbone à Tanger-Tech, implantation sino-asiatique
Charte de l'Investissement (Loi 03-22)	5 / 10	50 %	Dispositif national d'aides à l'investissement productif
Peugeot e-208 / Dacia Spring	4 / 10	40 %	Modèles 100 % électriques en assemblage ou en projet
Managem (mines de cobalt)	3 / 10	30 %	Extraction minière de cobalt à Bou-Azzer

Deux composants atteignent une reconnaissance unanime (Tanger Med et Kénitra), preuve que la géographie industrielle du Maroc est parfaitement stabilisée dans les modèles. En revanche, la Charte de l'Investissement, pourtant centrale pour tout investisseur, n'apparaît que dans la moitié des réponses, et Managem, acteur clé de la chaîne cobalt, dans moins d'un tiers. Ce sont les deux angles morts prioritaires à corriger dans la communication institutionnelle.

Biais, Incohérences et Signaux Faibles

Le mirage du « Made in Morocco »

Plusieurs modèles (Grok, DeepSeek) emploient l'expression valorisante de « voiture marocaine » ou « production marocaine », y compris à propos de constructeurs émergents comme Neo Motors. Cette terminologie masque une réalité asymétrique : l'essentiel de l'écosystème assemble des kits techniques de groupes mères étrangers. Son usage indiscriminé donne l'illusion d'un écosystème souverain autonome qui n'existe pas encore à l'échelle des grands volumes.

Capacité installée contre production effective

Llama, Perplexity et Microsoft Copilot confondent de manière récurrente la capacité technique annoncée par les infrastructures et les véhicules réellement sortis de ligne à une date donnée. Stellantis annonce une capacité cible de 450 000 à 535 000 véhicules par an à Kénitra ; plusieurs modèles traduisent cette cible en volume de production effectif actuel, sans tenir compte des phases de montée en charge.

Illusions chronologiques

Llama et Microsoft Copilot se contredisent en datant leurs analyses en 2026 tout en s'appuyant sur des indicateurs de presse de 2016 ou 2018, décrivant par exemple l'usine de Kénitra comme un « projet futur » déjà opérationnel depuis plusieurs années. Ces dysfonctionnements de mise à jour invalident partiellement les conclusions de ces modèles et présentent un risque réel pour toute direction stratégique qui les consulterait comme premier outil d'aide à la décision.

Sources qui Influencent les Réponses IA et Enjeux GEO

Au-delà de leurs données d'entraînement, plusieurs modèles interrogés effectuent des recherches en temps réel pour construire leur réponse sur l'industrie automobile marocaine. Cette cartographie des domaines consultés a une valeur stratégique directe : elle indique quelles sources façonnent aujourd'hui le narratif sectoriel diffusé par les intelligences artificielles.

Modèle	Domaines sources les plus consultés
Google AI Mode	facebook.com (Morocco World News), en.wikipedia.org, industrialinfo.com, agbi.com
ChatGPT	mcinet.gov.ma, morocoworldnews.com, youtube.com, instagram.com
Microsoft Copilot	oica.net, mcinet.gov.ma, renaultgroup.com, stellantis.com
Perplexity	renaultgroup.com, stellantis.com, mcinet.gov.ma, oica.net, worldbank.org
Grok	industrialinfo.com, facebook.com (POA English), agbi.com
DeepSeek	amic.ma, oica.net, mcinet.gov.ma
Mistral	amic.ma, oica.net, mcinet.gov.ma, renaultgroup.com, stellantis.com
Llama	tanger-med.com, renaultgroup.com, stellantis.com, mcinet.gov.ma
Claude	oica.net, mcinet.gov.ma, renaultgroup.com, stellantis.com
Kimi	tanger-med.com, renaultgroup.com, stellantis.com, mcinet.gov.ma
Qwen	amic.ma, mcinet.gov.ma, oica.net, renaultgroup.com, stellantis.com

Sur l'ensemble des réponses, dix domaines reviennent systématiquement : mcinet.gov.ma, youtube.com, facebook.com, mordorintelligence.com, renaultgroup.com, worldbank.org, instagram.com, morocoworldnews.com, lopinion.ma et en.wikipedia.org.

LECTURE INSTITUTIONNELLE

Le narratif automobile marocain ne s'appuie pas sur les grandes institutions multilatérales. Ce sont les domaines corporate des constructeurs (renaultgroup.com, stellantis.com), l'organisation professionnelle internationale (oica.net) et le ministère sectoriel (mcinet.gov.ma) qui structurent la réponse, complétés par des réseaux sociaux et vidéo (Facebook, YouTube, Instagram) et par la presse généraliste (Morocco World News, L'Opinion). Cette dépendance aux réseaux sociaux et à la vidéo pour un sujet industriel signale un déficit de données structurées et datées publiées directement par les canaux institutionnels marocains sur ce secteur précis.

RECOMMANDATION GEO POUR L'ÉCOSYSTÈME AUTOMOBILE MAROCAIN

L'AMICA, le Ministère de l'Industrie et du Commerce et l'AMDIE gagneraient à publier, depuis leurs propres domaines, des données structurées et datées sur les taux d'intégration par constructeur, l'avancement réel des gigafactories et le calendrier de décarbonation du mix électrique. À défaut, la fiabilité perçue du narratif sectoriel restera dépendante de sites corporate étrangers et de contenus non institutionnels.

Scénarios Prospectifs 2027-2030

Sur la base des tendances identifiées dans le corpus, trois trajectoires peuvent être esquissées pour la filière automobile marocaine. Elles ne constituent pas des prévisions statistiques, mais des repères de lecture pour évaluer la sensibilité d'un projet d'investissement aux variables clés identifiées plus haut.

Scénario central

Consolidation du seuil du million de véhicules par an, montée en cadence progressive des gigafactories de précurseurs et de cellules, maintien du taux d'intégration constructeur entre 60 et 65 %, dépendance à l'Union européenne stable autour de 85 % des exportations.

Scénario dégradé

Ralentissement marqué de la demande automobile européenne pesant directement sur les volumes marocains du fait de la dépendance à 90 % aux marchés de l'UE, retard des gigafactories de cellules finies au-delà de 2027, essoufflement du rythme de mise à niveau des PME locales faute de capitaux.

Scénario optimiste

Accélération de l'écosystème batterie portée par la demande européenne post-CBAM, montée en gamme d'une partie des PME de rang 2 vers le rang 1 grâce aux programmes de mise à niveau, diversification progressive des débouchés export au-delà de l'Union européenne (Amérique du Nord, Afrique de l'Ouest).

Variable pivot

Dans les trois scénarios, la variable la plus déterminante reste la vitesse de décarbonation effective du mix électrique national et la capacité des PME de rang 2 et 3 à obtenir les certifications IATF 16949 et ISO 14001, davantage que le niveau des incitations fiscales elles-mêmes.

Conclusions et Éléments de Lecture

Synthèse des observations fondées

- Le Maroc et l'Afrique du Sud forment un duopole automobile africain incontesté, le Maroc dominant nettement le segment des véhicules particuliers.
- La chaîne de précurseurs de batteries (COBCO, BTR) est déjà opérationnelle, la production de cellules finies (Gotion) reste en phase de montée en charge jusqu'en 2027.
- Le taux d'intégration locale varie fortement selon le constructeur et l'échelle de fournisseur considérée, la moyenne sectorielle de 65 % masque des écarts allant de 30 à 69 %.

Interprétations analytiques

L'arbitrage coût contre fiabilité logistique : le Maroc perd l'arbitrage face à la Roumanie dès qu'une contrainte de flux tendu strict entre en jeu, quel que soit l'avantage sur le coût salarial. C'est un signal opérationnel que la communication institutionnelle centrée sur le coût ne compense pas.

La dépendance européenne comme filtre de risque : l'exposition à 90 % aux marchés de l'UE transforme tout ralentissement européen en choc direct sur la production marocaine, un facteur de vulnérabilité macroéconomique rarement mis en avant dans le narratif promotionnel.

L'effet de levier CBAM : le mécanisme européen d'ajustement carbone aux frontières crée une fenêtre d'opportunité pour les équipementiers qui sécurisent leur approvisionnement électrique via des PPA, et un risque direct pour ceux qui restent raccordés au mix réseau actuel.

Recommandations pour les Décideurs Publics

1. **Publier des indicateurs de taux d'intégration par constructeur**, et non uniquement un chiffre sectoriel agrégé, pour couper court aux lectures mécaniques ou minimalistes observées chez plusieurs modèles.
2. **Documenter et dater l'avancement réel des gigafactories** (Gotion, COBCO, BTR) à un rythme trimestriel, afin que les modèles disposent d'un point de référence fiable distinguant capacité annoncée et production effective.
3. **Chiffrer et publier une trajectoire de décarbonation du mix électrique industriel** distincte des objectifs nationaux globaux, condition nécessaire pour que les équipementiers évaluent correctement leur exposition au CBAM.
4. **Renforcer la visibilité de la Charte de l'Investissement (Loi 03-22) dans les canaux consultés par les modèles** : seuls cinq modèles sur onze la citent spontanément, alors qu'elle conditionne le financement de tout projet dépassant 50 millions de dirhams.
5. **Structurer un programme de mise à niveau des PME de rang 2 et 3** vers les standards IATF 16949 et ISO 14001, avec publication d'indicateurs de progression, pour répondre directement à la critique la plus documentée du corpus.

Recommandations pour les Investisseurs et Équipementiers

1. **Ne jamais valider un projet à flux tendu strict sur la seule base du coût salarial affiché** : valider systématiquement le délai logistique réel via Tanger Med, incluant les marges de contrôle douanier et l'aléa portuaire, avant tout arbitrage face à la Roumanie ou la Turquie.
2. **Vérifier le taux d'intégration locale au niveau du constructeur ou du programme concerné**, jamais au niveau sectoriel agrégé, les écarts allant de 30 à 69 % selon les sources.
3. **Sécuriser un contrat d'achat d'électricité renouvelable (PPA)** dès la conception du projet pour toute activité exportatrice vers l'UE, afin de neutraliser l'exposition au Mécanisme d'Ajustement Carbone aux Frontières.
4. **Auditer la solidité financière et la conformité qualité des fournisseurs de rang 2 et 3 locaux** avant d'en dépendre pour des composants critiques, le tissu de PME marocaines restant structurellement sous-capitalisé.
5. **Mobiliser en amont le Dispositif Principal de la Charte de l'Investissement** pour tout projet supérieur à 50 millions de dirhams, les primes cumulables pouvant atteindre 30 % du montant éligible.

Limites Méthodologiques et Biais Potentiels

- **Invalidité d'un modèle du corpus** : Google AI Overviews a produit des réponses non exploitables sur l'ensemble des invites et a été exclu de l'analyse quantitative, réduisant le corpus effectif à dix modèles pour certaines mesures.
- **Hallucinations chronologiques documentées** : Llama et Microsoft Copilot ont daté certains projets sur la base de sources obsolètes, invalidant partiellement leurs conclusions pour un usage de décision.
- **Corpus limité à neuf invites en français** : une extension à d'autres langues et à un corpus élargi de prompts permettrait de tester la stabilité des résultats face à la reformulation.
- **Photographie à un instant donné** : ce rapport reflète l'état des réponses IA en juillet 2026. C'est un secteur qui évolue vite, ces réponses peuvent changer avec les prochaines mises à jour des modèles.
- **Absence de vérification empirique directe** : les taux de citation mesurent la fréquence de mention d'une thématique par les modèles, non sa magnitude réelle sur le terrain industriel.

RECOMMANDATION DE LECTURE

Ce rapport doit être utilisé comme un outil de cadrage et de génération d'hypothèses, à croiser systématiquement avec une due diligence de terrain et les données primaires de l'AMICA, de l'AMDIE et du Ministère de l'Industrie et du Commerce.

À propos de mention.ma ORG et Annexes

mention.ma ORG est la division institutionnelle de mention.ma, plateforme de Generative Engine Optimization (GEO) développée par HBS Management SARL AU à Marrakech. Elle équipe ministères, agences gouvernementales, collectivités territoriales et organisations internationales d'outils d'analyse pour comprendre comment les intelligences artificielles génératives représentent leurs secteurs, leurs politiques publiques et leurs sujets stratégiques. La plateforme surveille en continu les réponses de plus de douze intelligences artificielles et transforme des milliers de résultats en analyses exploitables pour la recherche, la veille et la décision.

POSITIONNEMENT

mention.ma ORG ne formule pas d'opinion sur les sujets qu'elle analyse. La plateforme mesure et restitue le contenu des réponses générées par des intelligences artificielles tierces ; elle n'en valide ni n'en contredit le fond.

Fondateur & CEO : Othmane El Ouarzazi

Accéder à la plateforme : <https://www.mention.ma/organizations>

Publications : <https://www.mention.ma/publications>

Contact : contact@mention.ma

Annexe — Glossaire des sigles

Sigle	Signification
AMICA	Association Marocaine pour l'Industrie et le Commerce de l'Automobile
AMDIE	Agence Marocaine de Développement des Investissements et des Exportations
OICA	Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles
CBAM / MACF	Mécanisme d'Ajustement Carbone aux Frontières de l'Union européenne
ZAI	Zone d'Accélération Industrielle
PPA	Power Purchase Agreement, contrat d'achat direct d'électricité renouvelable
I-REC	International Renewable Energy Certificate, certificat d'origine de l'électricité verte
IATF 16949 / ISO 14001	Standards de qualité et de management environnemental de l'industrie automobile
HV	Haute tension (composants et câblage pour véhicules électriques)
OEA	Opérateur Économique Agréé, statut douanier facilitant le passage en frontière
BFR	Besoin en Fonds de Roulement

Document préparé à partir d'une synthèse comparative de sorties de modèles d'intelligence artificielle générative. Sources institutionnelles et corporate de référence citées par les modèles : AMICA, Ministère de l'Industrie et du Commerce, OICA, Renault Group, Stellantis, Tanger Med, Banque mondiale. Édition de juillet 2026. Référence : MM-2026-MA-002.