



Le secteur logistique sur la rive sud de la Méditerranée Occidentale

Diagnostic et propositions
pour améliorer l'offre de services logistiques
Cas des pays du Maghreb :
Algérie, Libye, Maroc, Mauritanie et Tunisie

Octobre 2010

Étude monographique

Maroc

Étude financée par
l'Union européenne à travers l'Office de coopération EuropeAid (pour l'Algérie, le Maroc et la Tunisie)
et le CETMO (pour la Libye et la Mauritanie)



Le secteur logistique sur la rive sud de la Méditerranée Occidentale

Diagnostic et propositions
pour améliorer l'offre de services logistiques

*Cas des pays du Maghreb :
Algérie, Libye, Maroc, Mauritanie et Tunisie*

Étude monographique

Maroc

Octobre 2010

Étude financée par
la Commission européenne
à travers l'Office de coopération EuropeAid (pour l'Algérie, le Maroc et la Tunisie)



et par le CETMO (pour la Libye et la Mauritanie)



et réalisée par le CETMO
dans le cadre du Forum Euromed Transports et des travaux du GTMO 5+5

CETMO

Avinguda Josep Tarradellas, 10, 7a 4t

08029 Barcelona

☎ (34) 93 430 52 35

☎ (34) 93 419 92 37

cetmo@cetmo.org • www.cetmo.org

Maroc : étude monographique

Index

| | |
|---|----|
| Description de la méthodologie employée | 1 |
| Le secteur logistique marocain..... | 7 |
| 1. Contexte du secteur logistique..... | 7 |
| 1.1. Contexte social et économique..... | 7 |
| 1.1.1 Caractéristiques du secteur de la production | |
| 1.1.2 Caractéristiques du commerce | |
| 1.1.3 Caractéristiques du secteur de la distribution commerciale | |
| 1.2. Contexte réglementaire et administratif | 13 |
| 1.2.1 Réglementation | |
| 1.2.2 Organisation administrative | |
| 1.3. Bases du système logistique | 15 |
| 1.3.1 Infrastructures | |
| 1.3.2 Formation | |
| 1.4. Politiques gouvernementales et contexte politique étranger | 16 |
| 1.4.1 Accords commerciaux | |
| 1.4.2 Investissements | |
| 2. Le secteur logistique | 17 |
| 2.1. Chiffres macro-économiques du secteur logistique | 17 |
| 2.1.1 Description du secteur des transports | |
| 2.1.2 Évaluation du secteur logistique | |
| 2.1.3 Coûts logistiques | |
| 2.2. Dimension du secteur logistique | 19 |
| 2.2.1 Le transport routier | |
| 2.2.2 Le transport ferroviaire | |
| 2.2.3 Le transport maritime | |
| 2.2.4 Services logistiques | |
| Tables et figures..... | 25 |
| Tableau 1: population active occupée selon secteurs d'activité économique (milieu urbain) | |
| Tableau 2: population active occupée selon secteurs d'activité économique (milieu rural) | |
| Tableau 3: PIB par secteur d'activité à prix courants (millions DH) | |
| Tableau 4: PIB par secteur d'activité en volume (prix de l'année précédente) | |
| Tableau 5: industrie dans le PIB marocain | |
| Tableau 6: grandeurs économiques par branche (millions DH) | |
| Tableau 7: grandeurs économiques par région économique (millions DH) | |
| Tableau 8: balance commerciale 2004-2008 | |
| Tableau 9: balance commerciale Maroc-Union européenne | |
| Tableau 10: balance commerciale Maroc-pays de l'UMA | |
| Tableau 11: principaux produits importés du Maghreb central | |
| Tableau 12: principaux produits exportés au Maghreb central | |
| Tableau 13: répartition du capital étranger par grand secteur (millions DH) | |
| Tableau 14: comparaison des frais portuaires | |

Tableau 15: caractérisation des entreprises de transport routier de marchandises
 Tableau 16: répartition des entreprises de transport routier de marchandises par aire de marché
 Tableau 17: répartition des trafics TIR (tares de poids lourds comprises) (2005)
 Tableau 18: trafic de marchandises par transport ferroviaire
 Tableau 19: armateurs marocains et leur domaine d'activité
 Tableau 20: activités des principaux prestataires logistiques étrangers
 Tableau 21: activités des principaux prestataires logistiques marocains

Figure 1: structure géographique des échanges commerciaux
 Figure 2: exportations par principaux produits (millions DH)
 Figure 3: importations par principaux produits (millions DH)
 Figure 4: évolution des volumes d'importations, exportations et balance commerciale du Maroc
 Figure 5: variation interannuelle des volumes import-export du Maroc
 Figure 6: poids d'importation des pays du Maghreb (millions DH)
 Figure 7: poids d'exportation des pays du Maghreb (millions DH)
 Figure 8: évolution des importations des pays du Maghreb central au Maroc
 Figure 9: évolution des exportations du Maroc au pays du Maghreb central
 Figure 10: localisation des centres commerciaux
 Figure 11: localisation des centres commerciaux
 Figure 12: gestion du transport routier
 Figure 13: gestion du transport ferroviaire
 Figure 14: gestion du transport maritime
 Figure 15: évolution du trafic TIR

| | |
|--|----|
| Liste des entreprises et organismes contactés | 39 |
| Principales sources bibliographiques | 41 |
| Acronymes des organismes et institutions marocaines citées | 43 |

Description de la méthodologie employée

Jusqu'à présent, les études sur la logistique au Maghreb ont toujours été orientées vers le potentiel de ces pays d'un point de vue stratégique ; elles concernaient des aspects comme les infrastructures, la réglementation et fiscalité, les organes régulateurs, les professions impliquées et leur degré de formation ou encore la compétence logistique, tout ceci dans le but de faciliter le transport et l'activité logistique pour le commerce extérieur.

Cette étude se propose d'examiner les problématiques concrètes qui touchent les opérateurs du secteur logistique et du transport ; ce qui permettrait -si une solution était trouvée à ces problématiques- un saut qualitatif notable pour le fonctionnement de la chaîne logistique et ce, sans répéter les conclusions généralement proposées par les études faites jusqu'ici. Il ne s'agira donc pas d'insister sur les mesures approuvées dans les plans élaborés par les administrations mais plutôt de les enrichir par une série de propositions et recommandations pragmatiques et applicables par les entreprises du secteur.

En définitive, le but recherché sera de faire entendre le point de vue des opérateurs de transport et de logistique de la région grâce à un ensemble d'entrevues directes des différents agents impliqués. Les informations recueillies seront analysées afin d'en dégager des mesures à court et moyen terme qui seront présentées par la suite aux administrations correspondantes.

Enfin, il faut préciser que cette étude, comme toutes celles qui concernent la rive sud de la Méditerranée Occidentale, mettra davantage l'accent sur le niveau régional que national, dans un souci -transversal- de coopération euro-méditerranéenne et de mise à niveau du système de transport des différents pays de la région.

Méthodologie de l'étude

Pour atteindre les objectifs définis, l'étude a été divisée en quatre parties:

1. Situation actuelle du secteur logistique
2. Diagnostic du secteur logistique
3. Analyse stratégique du secteur logistique
4. Conclusions et recommandations

Chacune de ces parties comprend un traitement par pays et un autre pour l'ensemble des pays étudiés.

La méthodologie proposée dans ce rapport a été utilisée comme grille d'analyse que le CETMO a exploitée pour élargir et actualiser la connaissance du secteur logistique. La méthode consiste à détecter et signaler les aspects les plus influents dans la structure du secteur et les plus importants pour sa modernisation.

Cette étude a priorisé l'application la plus homogène possible de la méthode -pour une vision d'ensemble du secteur logistique dans ces pays- à l'analyse approfondie de certains aspects (qui a l'inconvénient de laisser de grands vides). Les informations qualitatives mais aussi les grandes statistiques générales ont joué un rôle fondamental dans ce travail.

L'étude a permis, entre autres, de:

- Couvrir tous les pays (Algérie, Maroc et Tunisie dans une première phase puis Lybie et Mauritanie dans la deuxième phase) ;
- Considérer la rive sud dans son ensemble ;
- Se concentrer sur l'offre: les entreprises (opérateurs publics et privés) ;
- Recueillir les propositions les plus intéressantes des opérateurs nationaux pour développer le secteur.

1. Situation actuelle du secteur logistique

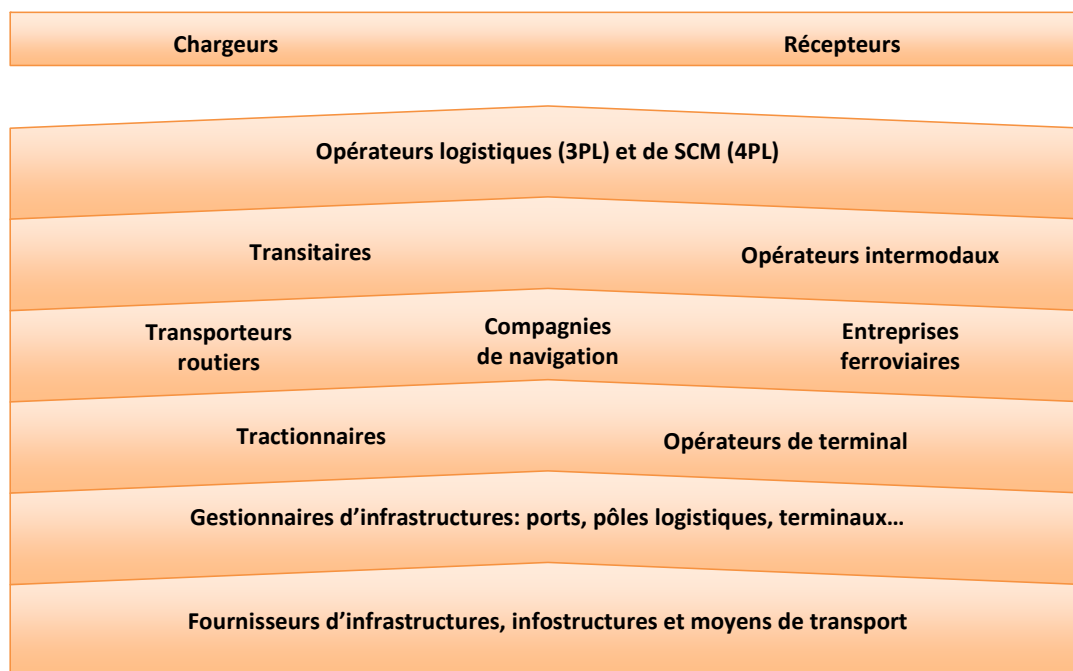
Cette première phase a eu pour objectif de décrire le pôle logistique de chaque pays objet d'étude et mais aussi celui de l'ensemble de la région.

À cet effet, le schéma d'analyse suivant a été utilisé :

- Isoler les traits les plus saillants du contexte déterminant l'activité logistique : le contexte économique (l'activité logistique est une activité dérivée) et réglementaire (ce facteur est important parce que le secteur du transport est soumis à de nombreuses réglementations).
- Décrire le secteur logistique en termes de :
 - Situation des différentes fonctions/professions, selon le schéma suivant :
Carte des professions
Caractérisation générale de la carte des professions dans chaque pays

| | Concepts | Transport maritime/Ports | Transport ferroviaire | Transport routier |
|--|--|--|----------------------------|---|
| S C E N A R I O G R A M M E | Transport | Compagnie de navigation Consignataire | Compagnie de chemin de fer | Transporteur |
| | Manutention | Société d'acconage Acconier | Opérateur de terminal | Opérateur de plateforme |
| | Organisation de la chaîne de transport | Transitaire (Agent de douanes) / Agence de transport Opérateur intermodal | | |
| | Gestion de la marchandise/logistique | Opérateur logistique | | |
| | Gestion immobilière | Autorité portuaire | Gestionnaire de terminal | Gestionnaire de plateformes de marchandises |
| | Contrôle | Douane et autres services de contrôle aux frontières | | |

- Position des différentes professions sur la chaîne de valeur logistique (voir schéma suivant):
Chaîne de valeur
Caractérisation générale de la valeur ajoutée du secteur logistique

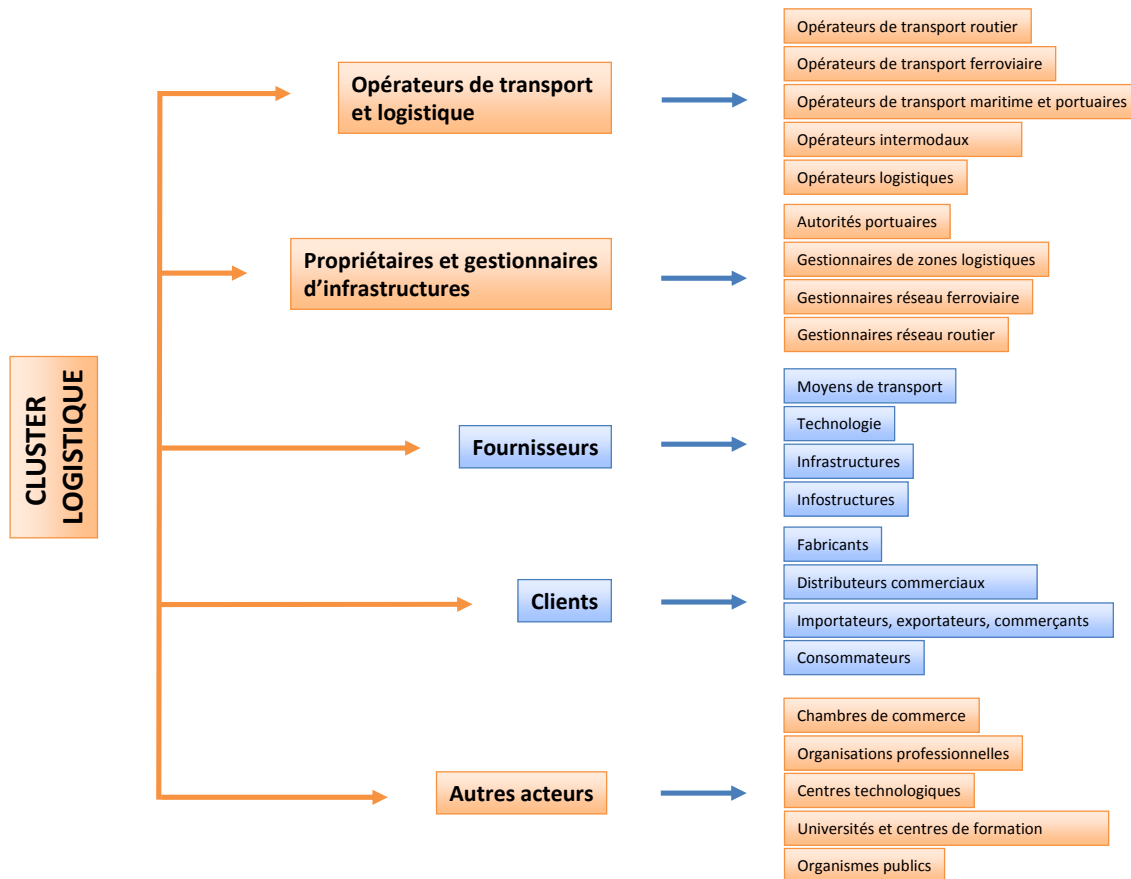


- Analyse de chaque sous-secteur ou mode en fonction des paramètres du tableau suivant :

| | |
|--|--|
| Demande | Volume détaillé de la composition de la demande Degré d'exigence de la demande et qualité du service Tarifs et niveau de prix des services |
| Administration publique et réglementation | Structure et gestion administrative Réglementation importante du sous-secteur |
| Entreprises | Professions qui interviennent Structure des entreprises du sous-secteur Entreprises leaders et degré de concentration du sous-secteur |
| Production du service | Aspects techniques, organisationnels et de gestion (flotte, équipements, utilisation des TIC, formation professionnelle, coûts) |
| Offre | Types de services commercialisés Position dans la chaîne de valeur Types de services commercialisés |

Ce point -de la première partie de la méthodologie- est essentiel car son objectif est d'obtenir un tableau des solutions et/ou aides dont auront besoin à court terme les entreprises pour moderniser leur offre et pouvoir résoudre les problèmes ou goulets d'étranglements existant dans le secteur logistique.

Comme résultat de l'analyse antérieure, une première carte du secteur logistique a pu être dessinée pour en avoir une vision globale, à la fois quantitative et qualitative (voir tableau suivant).



Afin de compléter les informations nécessaires à cette première partie, nous avons eu recours aux études réalisées, ainsi qu'aux données recueillies sur le terrain. Les entrevues se sont concentrées sur la connaissance des besoins des entreprises (à court et moyen-long terme), étant donné que l'ensemble de l'étude repose sur cette approche.

2. Diagnostic du secteur logistique

Cette deuxième partie de l'étude s'est attachée à évaluer le potentiel concurrentiel du secteur logistique dans chaque pays. À cet effet, la méthodologie utilisée a été celle inspirée de Michael Porter. Le rôle du secteur public a été pris en compte comme facteur intervenant dans chacune des cinq forces qui détermine le potentiel concurrentiel de tout secteur.

3. Analyse stratégique du secteur logistique

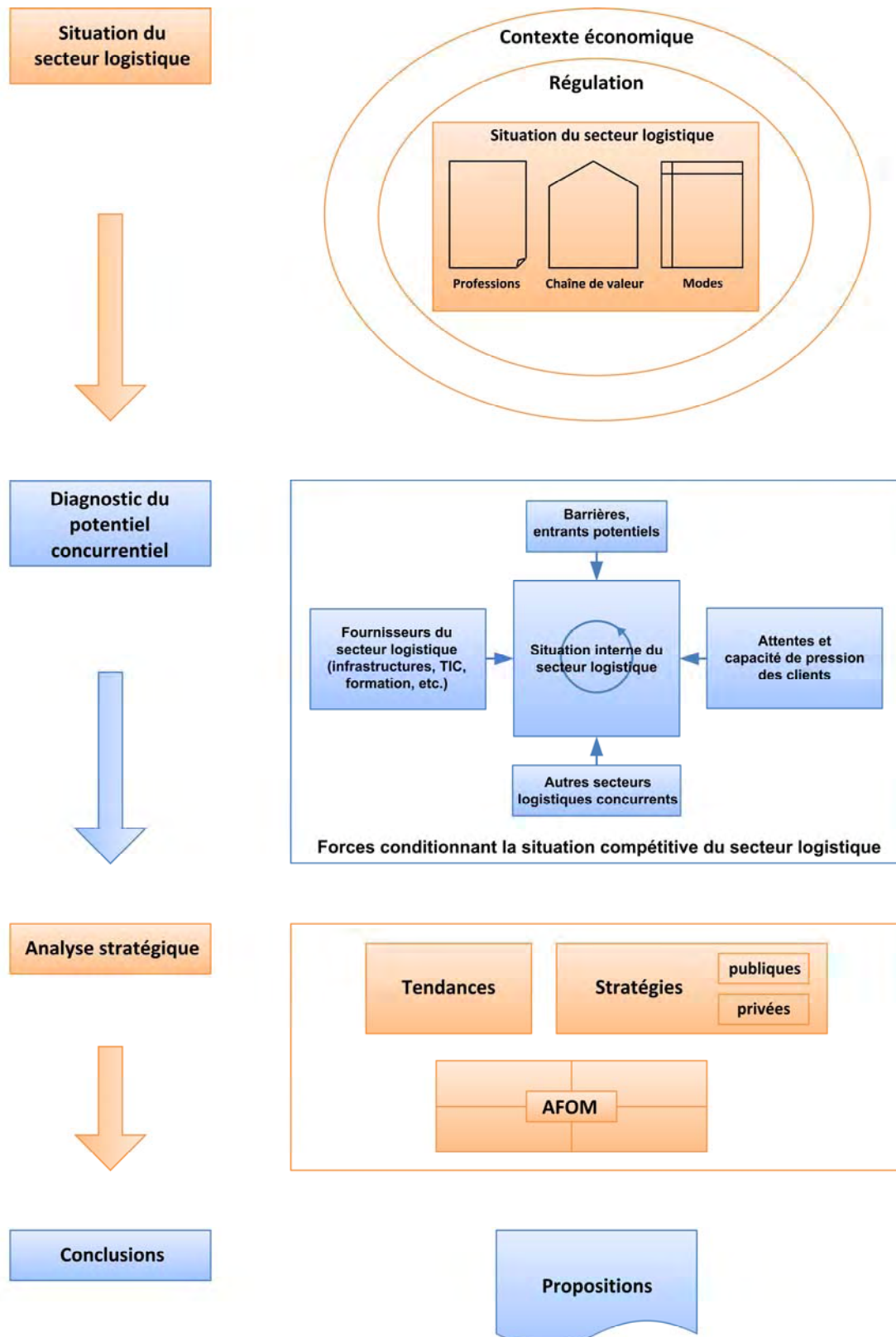
Une fois connus les traits principaux de la situation actuelle et de ses potentialités, il a fallu ensuite, -dans cette troisième partie-, étudier l'évolution du secteur logistique. Ainsi, ont été considérées :

- Les tendances du contexte (économique et réglementaire) ayant une influence sur le pays.
- Les stratégies et plans du secteur public et privé concernant plus directement la mise à niveau des entreprises du secteur logistique.

Le diagnostic du potentiel concurrentiel du secteur et des tendances et stratégies ont permis de dégager -au moyen d'une analyse AFOM- les aspects les plus remarquables des scénarios à court et moyen-long terme.

4. Conclusions et recommandations

Enfin, la dernière partie de l'étude a consisté à formuler des propositions pour les scénarios temporels considérés, concernant la modernisation du secteur logistique, d'un point de vue global pour l'ensemble de la rive sud de la Méditerranée et pas seulement dans la perspective de chaque pays étudié.



Le secteur logistique marocain

1. Contexte du secteur logistique

1.1. Contexte social et économique

La superficie du Maroc est de 710 850 km² et sa population est de 31 224 000 habitants.

L'économie marocaine demeure une économie fragile. Le dualisme classique (distribution géographique de l'activité économique) et l'inégalité des espaces économiques et sociaux sont encore structurellement présents. En 2007, le PIB du Maroc atteignait 75,1 milliards de dollars ; la formation brute de capital représentait 33 % du PIB ; la dette extérieure, 26,9 % du PIB et le taux de chômage était de 9,8 %¹. Le Maroc a besoin d'une croissance annuelle de 5 à 6 % afin d'améliorer son niveau de vie et réduire son taux de chômage et la pauvreté².

Depuis 1983, dans le cadre du programme d'ajustement structurel (PAS), l'économie marocaine a connu des réformes structurelles profondes : la libéralisation économique, la réforme commerciale, la privatisation et la réforme fiscale ont entraîné des changements importants par rapport à la situation précédente marquée par les difficultés financières de la stagnation structurelle. Toutefois, le Maroc n'a pas encore véritablement décollé du point de vue économique, même si plusieurs phases de croissance ont été observées.

Le secteur des exportations marocaines³ reste peu diversifié par rapport à d'autres pays concurrents et partenaires. Les exportations portent principalement sur trois groupes de produits qui, ensemble, constituent 80 % du total : les produits agricoles et de la pêche, le textile et les phosphates et leurs dérivés.

La principale destination des exportations marocaines est l'ensemble des pays de l'Union européenne. En ce qui concerne les importations, la tendance est identique, avec 60 % provenant des pays de l'UE.

Depuis plusieurs décennies, le Maroc fonde sa compétitivité sur la proximité géographique et des salaires plus bas que les salaires européens. La spécialisation du Maroc est principalement concentrée sur des segments de production intensifs en termes de travail non qualifié et, souvent, sur des secteurs peu dynamiques qui ne répondent pas à la demande européenne et internationale.

Les secteurs de l'économie mondiale dans lesquels le Maroc souhaite jouer un rôle sont exigeants en termes de coûts, de temps et de qualité totale, autrement dit en termes de logistique mondiale. L'avantage comparatif de la position géographique du Maroc n'est que provisoire étant donné que la qualité de la logistique proposée dépend de nombreuses variables technologiques, des coûts, des économies d'échelle, de l'innovation, de la valeur ajoutée, etc.

L'expertise internationale de l'économie marocaine a été fondée principalement sur des segments de production intensifs de travail non qualifié et dans des secteurs non

¹ The World Factbook (CIA)

² *Perspectives économiques 2004*, Economic Outlook 2004

³ Centre du commerce international (Agence de coopération technique de la CNUCED et de l'OMC)
Trade Performance Index (TPI, Index de performances commerciales)

dynamiques, comme les matières premières minières et/ou agricoles transformées, pour lesquelles la demande mondiale est en baisse. Seules 9 % des exportations marocaines se trouvent sur des créneaux où la demande mondiale connaît une croissance rapide. Cette expertise entraîne une forte vulnérabilité de l'économie face aux variations conjoncturelles à l'échelle internationale. Cette variabilité est souvent la cause de l'instabilité économique du Maroc et de la succession de phases de croissance rapide et de récession sévère.

À l'heure actuelle, les principaux efforts du Maroc se concentrent sur l'UE, son premier partenaire dans le cadre des exportations et des importations. Depuis 1995, cette relation cruciale a été développée conformément au processus de Barcelone, qui vise à mettre en place une coopération politique, économique et culturelle plus étroite entre l'UE et les pays méditerranéens. Il est prévu que toutes les barrières commerciales entre l'UE et le Maroc seront supprimées en 2010, ce qui devrait permettre de continuer à encourager la croissance du commerce.

1.1.1. Caractéristiques du secteur de la production

La population active marocaine représente 51 % de la population totale, soit environ 15,8 millions de personnes. La proportion d'hommes et de femmes actifs est respectivement de 76,1 % et de 27,1 %. Concernant le lieu de l'activité, il est à noter que 44,9 % de la population urbaine et 59,7 % de la population rurale est active⁴ (voir les tableaux 1 et 2).

Le secteur industriel compte près de 8 000 entreprises qui emploient 445 000 personnes. On constate des différences importantes entre le nombre d'employés et le chiffre d'affaires généré par chaque secteur d'activité. En termes d'emploi, les industries textiles, de l'habillement et du cuir dominant largement, avec 48 % des emplois industriels, même si elles représentent seulement 13 % du chiffre d'affaires (CA). L'industrie chimique englobe 20 % des emplois industriels ; l'industrie agroalimentaire, 16 % ; l'industrie mécanique et du métal, 10 %, et l'industrie électrique et électronique, 6 %. D'autre part, en termes de CA, ce sont les filières de l'agroalimentaire et de la chimie liées aux ressources naturelles du Maroc (en particulier les fruits et légumes, les fruits de mer et les phosphates) qui arrivent en tête, avec respectivement 36 % et 32 % du CA total, même si elles présentent les taux d'emploi les plus faibles. Les industries mécaniques et du métal, de l'électrique et de l'électronique présentent des pourcentages d'emploi et de CA du même ordre.

En ce qui concerne la contribution de chaque branche du secteur de l'industrie *au PIB* marocain, signalons que celle qui apporte le volume économique le plus important au PIB est l'industrie alimentaire, avec 36 % du total du PIB industriel. Suivent l'industrie chimique et parachimique, avec 33 % ; l'industrie textile et du cuir avec 14,2 % ; l'industrie du métal et l'industrie mécanique avec 11,2 %, et l'industrie électrique et électronique avec 5,6 % (voir le tableau 5).

Quant au *volume et à la taille des entreprises* appartenant à chaque branche d'activité au sein du secteur industriel, les entreprises les plus importantes en termes de poids dans l'ensemble du secteur industriel possèdent les principales caractéristiques suivantes (voir le tableau 6) :

- *L'industrie alimentaire* représente 25,3 % du nombre total des entreprises du secteur industriel. Son taux de production est de 27,1 % et les investissements réalisés représentent 21 % du total des investissements. Enfin, signalons que cette industrie englobe 17,7 % des emplois générés par le secteur.

⁴ *Le Maroc en chiffres, 2007*

- *L'industrie textile, de l'habillement, du cuir et des chaussures* représente 24 % du nombre total d'entreprises du secteur industriel. Son taux de production est de 12 % et les investissements effectués représentent 12 % du total des investissements. Elle englobe 43,3 % des emplois générés par le secteur.
- *L'industrie chimique* représente 2,9 % du nombre total des entreprises enregistrées dans le secteur industriel. Son taux de production s'élève à 12,7 % et les investissements réalisés représentent 12,3 % du total des investissements. Elle englobe 5,6 % des emplois générés par le secteur.

Pour ce qui est de la *répartition dans l'espace* des entreprises du secteur industriel, citons quelques chiffres de référence indiquant, d'une part, la répartition des entreprises dans chaque région et d'autre part, la production associée à chacune d'entre elles (voir le tableau 7). En matière de répartition des entreprises, le Grand Casablanca est la région en comptant le plus grand nombre, avec 34,2 % du total des entreprises enregistrées. Suivent Tanger, avec 10 % ; Rabat, avec 8 % ; Fès, avec 7,8 % ; Souss, avec 6,4 % et Marrakech, avec 6 %. On constate donc un écart significatif entre le pôle le plus important du pays, le Grand Casablanca, et les autres régions. Pour ce qui est de la production associée à chaque région, le Grand Casablanca se situe en première position, avec 49,9 % de la production industrielle totale du Maroc, suivi de Doukala, avec 10,3 % ; Tanger, avec 8 % ; Chaouia, avec 5 % ; Souss, avec 4,8 % et Rabat, avec 8 %. On constate également ici un écart important entre le Grand Casablanca et les autres régions.

1.1.2. Caractéristiques du commerce

L'Europe est le continent qui réalise le plus grand volume d'échanges commerciaux avec le Maroc (voir la figure 1). En matière d'importations, l'Europe est, avec 61,3 % (197 499,4 MDH), le plus grand fournisseur de biens du Maroc et elle est, avec 63,9 % du total (98 704 MDH), son plus gros client. Viennent ensuite l'Asie, qui représente 23,1 % de la valeur des importations effectuées au Maroc et 16,2 % de ses exportations, puis le continent américain, avec 10,3 % des importations et 10,7 % des exportations. Enfin, mentionnons les échanges du Maroc avec le continent africain, qui représentent 5 % de ses importations et 5,1 % de ses exportations.

- Exportations

L'économie du Maroc n'étant pas basée sur le pétrole, ce pays est contraint de développer davantage ses exportations que certains pays voisins et concurrents régionaux. En 2008⁵, le total des exportations enregistrées au Maroc atteignait 21 577 184 tonnes, soit une valeur de 154 493 MDH.

Les principaux produits exportés par le Maroc en 2008 (voir la figure 2) étaient l'acide phosphorique, qui représente 14,6 % (22 594,6 MDH) de la valeur totale des marchandises exportées ; la confection, avec 12,3 % (19 057,1 MDH) de la valeur totale ; les phosphates, avec 11,2 % (17 312,3 MDH) et les engrais naturels et chimiques, avec 7,1 % de la valeur totale des marchandises exportées. Les autres produits représentent moins de 6 % du total.

- Importations

En 2008⁶, le total des importations enregistrées au Maroc atteignait 38 756 617 tonnes, soit 321 930,8 MDH.

⁵ Balance commerciale 2008, Office des changes

⁶ Balance commerciale 2008, Office des changes

Les principaux produits importés par le Maroc en 2008 (voir la figure 3) étaient les produits énergétiques (pétrole, gazole et autres hydrocarbures), qui représentent 18,5 % de la valeur totale des marchandises importées dans le pays, soit 59 417,3 MDH. Quant au blé, il représente 3,9 % du total, soit 12 441,2 MDH. Viennent ensuite, avec des pourcentages allant de 2,5 à 3,5 % du total, des produits tels que les machines, le soufre, le fer et l'acier, les véhicules, les produits chimiques et les matières plastiques artificielles.

- Analyse de l'évolution des importations/exportations et balance commerciale

En ce qui concerne l'évolution des importations et des exportations, on observe (voir les figures 4 et 5) qu'elles ont connu une croissance interannuelle. Dans le cas des importations, la croissance de la valeur des marchandises a atteint 147 % en six ans, et la valeur est passée de 130 410 MDH en 2002 à 321 930,8 MDH en 2008. Dans le cas des exportations, la croissance de la valeur des marchandises a atteint 79 % en six ans et la valeur est passée de 86 390 MDH en 2002 à 154 493 MDH en 2008. Pour ce qui est de la balance commerciale du Maroc (voir le tableau 8), les exportations ne représentent qu'environ la moitié des importations. Le taux de couverture atteignait 48 % en 2008, tout comme en 2007. La balance commerciale a diminué de façon significative au cours de la période 2002-2008, passant de - 44 020 MDH à - 67 437,8 MDH ; ceci est principalement dû à une croissance interannuelle plus importante des importations que des exportations.

- Échanges commerciaux entre les régions. Étude de cas : l'Union européenne et le Maghreb central

- L'Union européenne (voir le tableau 9)

Au sein des principaux partenaires commerciaux du Maroc, c'est la France qui met en place les échanges les plus importants. En effet, ces échanges représentent 15 % des importations et 20 % des exportations du Maroc. Elle est suivie par l'Espagne, avec 11,2 % des importations et 17,8 % des exportations, et par l'Italie, qui arrive en troisième position, avec 6,7 % des importations et 4,7 % des exportations totales.

Concernant les principaux produits échangés⁷, signalons que, dans le cas des exportations vers l'UE, les produits les plus exportés (en pourcentage de la valeur totale des exportations) sont les vêtements, avec 20,5 % du total ; les fils et les câbles électriques, avec 9,2 % ; les articles de bonneterie, avec 7,2 % ; les phosphates, avec 6,5 % et l'acide phosphorique, avec 6,3 % du total. Les autres produits exportés représentent moins de 6 % de la valeur totale des exportations. Les principaux produits importés de l'UE sont les suivants : gazole et fioul (7,6 %), blé (5,2 %), machines et appareils divers (4 %), voitures et véhicules de tourisme (3,7 %), tissus (3,4 %).

- La région du Maghreb central (voir le tableau 10)

En ce qui concerne les exportations vers ses partenaires commerciaux (voir les figures 6 et 7), l'Algérie est le premier partenaire du Maroc : sur la totalité des exportations vers les pays de l'UMA, l'Algérie arrive en tête avec 36 % des exportations (874 MDH). Elle est suivie de la Tunisie, avec 28 % (659,6 MDH). En termes d'importations, l'Algérie est le principal partenaire du Maroc : elle assure 70 % (6 221,1 MDH) de la valeur de ses besoins en marchandises. On trouve ensuite la Tunisie, avec 21 % des importations totales (1 875,9 MDH) vers le Maroc.

Voici la part des principaux produits importés du Maghreb central (voir le tableau 11) par le Maroc : gaz de pétrole et autres dérivés, 66,2 % ; produits chimiques, 7,2 % ; fer et acier, 4,5 %, et dattes, 4,5 % de la valeur totale des marchandises importées. La part des

⁷ Balance commerciale 2008, Office des changes

principaux produits exportés par le Maroc vers le Maghreb central (voir le tableau 12) est la suivante : plaques de métal, 10,3 % ; fils et câbles électriques, 9,9 % ; fumier naturel et produits chimiques, 5,7 % ; médicaments, 4,4 % et pâte à papier, 4,4 %.

Analysons à présent l'évolution des volumes des importations et des exportations (voir les figures 8 et 9) des partenaires commerciaux du Maroc au sein du Maghreb central, soit l'Algérie et la Tunisie. Le taux de croissance interannuel des importations en provenance de l'Algérie a été positif pour la période 2004-2007 (+ 121,7 %, + 29 %, + 66,2 %). Toutefois, une diminution de 8,4 % du volume des importations a été observée en 2008. Quant aux exportations, elles n'ont cessé d'augmenter interannuellement pendant la période 2004-2008. Il est à noter que le taux le plus élevé enregistré entre 2007 et 2008 atteignait 41,5 %. Les importations en provenance de la Tunisie pour la période 2004-2008 ont été positives (+ 47 %, + 6,5 %, + 40,5 %, + 13,4 %) mais, comme on peut le constater, les hausses interannuelles ont été variables. La tendance des exportations a été encore plus variable que celle des importations, avec des taux interannuels parfois positifs et parfois négatifs (- 17 %, + 77,6 %, - 16 %, + 5,3 %).

- Commerce intérieur

Le secteur du commerce intérieur⁸ est l'un des piliers de l'économie marocaine. Il contribue à la création de richesses et représente 12,8 % du PIB et environ 2,5 % du volume des investissements étrangers. Il revêt également une dimension sociale importante, fournissant des emplois à 1,2 millions de personnes, soit 13 % de la population active.

Si l'on tient compte des possibilités existant au Maroc (commerce traditionnel, franchises, grandes surfaces, centres commerciaux), le secteur du commerce intérieur possède 720 000 points de vente sur l'ensemble du territoire.

1.1.3. Caractéristiques du secteur de la distribution commerciale

Le secteur de la distribution commerciale⁹ est l'un des secteurs stratégiques de l'économie marocaine car il est à la base du commerce intérieur du pays. Au Maroc, le commerce a toujours été très développé et certaines villes (Fès, Marrakech, Salé, Essaouira) doivent leur réputation à leur trafic commercial. Aujourd'hui, il est impossible d'ignorer le rôle prédominant du secteur commercial dans certaines villes comme Casablanca, Fès, Agadir, Marrakech.

En 1984, le Maroc a décidé de libéraliser l'économie nationale, ce qui a entraîné l'émergence d'autres formes de distribution comme les supermarchés, les coopératives de consommateurs, les centres commerciaux, etc. Ceci a favorisé la modernisation du commerce dans son ensemble. Toutefois, c'est à partir des années 90 que l'on assiste à l'émergence des grandes surfaces, notamment des grandes chaînes de distribution nationales ou à participation étrangère, qui ont progressivement pénétré le marché marocain.

Contrairement à l'Europe, où la grande distribution a pris une place prépondérante dans la consommation, au Maroc, le commerce moderne, bien qu'en pleine croissance, représente seulement quelques points de part du marché. La plupart des grands centres commerciaux dotés d'une superficie supérieure à 300 m² sont concentrés dans les villes de Casablanca et de Rabat, représentant 60 % du total des grands centres implantés dans le pays ; leur nombre est plus limité dans les autres villes (voir la figure 10). Sorti de l'axe Casablanca-

⁸ Ministère de l'Industrie, du Commerce et des nouvelles Technologies (MICT)

⁹ Étude sur les grands magasins, 2002, et étude sur les centres commerciaux, 2002 (département du commerce et de l'industrie)

Rabat, les grands distributeurs sont installés dans les grandes villes : Marrakech, Fès, Agadir, Meknès, Tanger et Tétouan. Voici les principales sociétés de grande distribution opérant au Maroc :

- *Marjane Holding* (filiale de l'ONA) est en tête du classement ; en 2005, cette société possédait 12 hypermarchés et elle a réalisé en 2004 un chiffre d'affaires de 3 779 MDH ; elle employait également 2 490 salariés.
- Le groupe *Metro*, fondé en 1991, arrive en deuxième position, avec un CA de 2,6 MDH et 6 magasins de vente en gros vendant principalement aux commerçants.
- *Acima* se positionne à la troisième place avec un CA de 971 MDH ; cette société a été créée début 2002 comme fruit d'un partenariat entre l'ONA et Auchan. En un peu plus de 2 ans, le groupe a ouvert 11 supermarchés et son taux de croissance moyen est estimé à six grandes surfaces par an, principalement situées en centre-ville. La plupart des achats d'Acima sont effectués par la centrale d'achat Cofarma.
- *Hyper S.A* (groupe possédant 11 supermarchés Label vie et 7 centres commerciaux) est le troisième groupe, avec un CA de 412 MDH.

En l'absence d'une grande distribution omnipotente, la *vente en gros* est un acteur clé de la distribution marocaine, un intermédiaire obligatoire entre les producteurs et les petits commerçants traditionnels. Elle a lieu dans des marchés situés autour des grandes agglomérations. Ces marchés sont répartis de façon assez homogène sur l'ensemble du pays. Le marché de vente en gros de Casablanca est sans doute l'une des zones commerciales les plus importantes, non seulement de Casablanca, mais du Maroc. D'une superficie de 30 hectares, il a été construit en 1986, regroupe 252 commerces où les vendeurs exposent et vendent leurs marchandises. Selon la saison, 500 à 900 camions entrent dans le marché tous les jours.

Concernant l'installation *de centres ou de locaux commerciaux* (voir la figure 11), les résultats montrent que 71 % des centres commerciaux sont situés dans les rues commerçantes des anciennes médinas ou dans les vieux quartiers populaires présentant une forte concentration de population et donc une demande élevée. Viennent ensuite les centres commerciaux situés au rez-de-chaussée des immeubles ou des résidences récemment construits. En effet, la plupart des promoteurs immobiliers préfèrent, pour des raisons économiques, destiner les rez-de-chaussée à un usage commercial. Enfin, dans les zones résidentielles ou situées à la périphérie des villes, on trouve surtout des centres commerciaux modernes qui font partie du quartier dès leur conception ou planification.

En ce qui concerne la *propriété* des centres commerciaux, 83 % des centres enregistrés appartiennent à des acteurs privés, ce qui est cohérent avec ce qui est mentionné précédemment, c'est-à-dire que très souvent, le rez-de-chaussée des immeubles accueille des centres commerciaux mis en place par des promoteurs immobiliers. Par ailleurs, moins de 11 % de l'ensemble des centres commerciaux appartiennent à la municipalité. Il s'agit de centres intégrés au plan d'aménagement du territoire des villes nouvelles, qui sont généralement construits en même temps que le quartier lui-même.

- Problématiques identifiées
 - Les vendeurs ambulants : ce phénomène est présent dans toutes les villes du pays. Ces vendeurs proposent des articles et des produits moins chers parce qu'ils contournent certains coûts ; ils sont souvent installés à l'entrée même des magasins ou des centres commerciaux.
 - La contrebande : ce phénomène est largement répandu dans certaines régions marocaines.
 - Le coût élevé du prix d'achat et de la location des magasins.

- La lenteur des procédures d'achat des locaux commerciaux quand ils appartiennent à une municipalité.
- Les taxes multiples et élevées.

1.2. Contexte régulateur et administratif

1.2.1. Réglementation

- Le transport routier

Le Maroc a établi le 13 mars 2003 le cadre juridique et réglementaire pour le transport routier de marchandises inscrit dans la loi 16-99 modifiée et complétée par le Dahir 1.63.260 du 12 novembre 1963 relatif au transport routier par véhicules automobiles.

Voici un résumé des principales dispositions introduites par la loi n°16-99 :

- Abolition de l'agrément et mise en application de critères qualitatifs techniques (capacité financière, compétence professionnelle et honnêteté) pour l'accès aux professions du transport routier de marchandises
- Création de nouvelles professions liées au transport routier de marchandises, par exemple commissionnaire de transport routier de marchandises et bailleur de véhicules automobiles destinés au transport routier de marchandises
- Introduction d'une procédure simplifiée pour l'intégration du parc non-officiel dans le secteur organisé
- Libéralisation des tarifs du transport routier de marchandises et établissement du contrat type de transport de marchandises pour le compte de tiers et de la location de véhicules de fret
- Obligation de couvrir toutes les opérations de transport pour le compte de tiers via un livre de bord

- Le transport ferroviaire

Loi n°52-03 relative à l'organisation, la gestion et l'exploitation du réseau ferroviaire national.

- Le transport maritime

Loi n°15-02 relative à la réforme du secteur portuaire en œuvre en décembre 2006.

Principaux objectifs:

- Définition des rôles et séparation des missions des intervenants ;
- Réorganisation du mode d'exploitation et instauration de l'unicité de la manutention ;
- Introduction de la concurrence entre ports au sein d'un même port.

1.2.2. Organisation administrative

Le secteur marocain des transports est organisé et géré par le ministère de l'Équipement et des Transports (MET), via, d'une part, une série de structures spécifiques à chaque sous-secteur (terre, mer et air) et, d'autre part, un ensemble de structures communes. En outre, de nombreux opérateurs publics et privés sont impliqués dans les activités de transport au Maroc.

- Le transport routier (voir la figure 12)

La direction des Routes (DR) est chargée de l'entretien et de l'extension du réseau routier. Sa mission consiste à planifier, définir les spécifications et les normes, fournir et concéder des fonds, passer des contrats, effectuer un suivi des travaux et payer les

montants pertinents aux employeurs. Elle est soutenue financièrement par la Caisse pour le financement routier (CFR). La DR est également chargée de la coordination et du suivi d'autres organismes regroupés sous l'appellation de directions régionales provinciales de l'Équipement et des Transports.

La direction des Transports routiers et de la Sécurité routière (DTRSR) est chargée de la mise en place de quatre activités : l'administration des activités de transport routier, la sécurité du transport routier, la sécurité des véhicules et leur conduite (permis de conduire), et le contrôle technique des véhicules et la formation des conducteurs.

Les entreprises et établissements *publics placés sous la tutelle* du MET sont :

La CFR, créée le 21 avril 2004, elle est chargée d'identifier et de mobiliser des ressources en vue de participer au financement et à la mise en œuvre de programmes de construction, d'aménagement, d'entretien, de maintenance, d'adaptation et d'exploitation du réseau terrestre.

La Société nationale des autoroutes du Maroc (ADM) est une société anonyme marocaine de capitaux publics chargée d'exploiter le réseau autoroutier.

La Société nationale des transports et de la logistique (SNTL) est une société qui a officiellement commencé son activité le 1^{er} janvier 2007, après la dissolution de l'Office national des transports, qui avait pour mission de gérer, d'organiser et de promouvoir le développement du transport routier de marchandises à l'échelle nationale et internationale. La SNTL remplit aujourd'hui les mêmes fonctions mais dans un contexte différent, car le secteur du transport routier a été libéralisé depuis 2003. Son statut actuel de société anonyme lui confère une grande flexibilité qui lui permet de mieux gérer ses activités et de les diversifier : création et exploitation de centres et de plates-formes logistiques, dynamisation de l'activité TIR, etc.

- Le transport ferroviaire (voir la figure 13)

L'Office national des chemins de fer (ONCF) est un établissement public à caractère industriel et commercial, doté d'une personnalité civile et financièrement autonome. Sa mission est d'assurer le fonctionnement du réseau ferroviaire national, et de réaliser l'étude, la construction et l'exploitation des nouvelles lignes ferroviaires. Il est également chargé de l'exploitation de toutes les entreprises directement ou indirectement liées au but de sa mission. En outre, l'ONCF possède une stratégie de restructuration et de développement fondée, d'une part, sur le développement de l'offre ferroviaire, la stimulation et la satisfaction de la demande au meilleur prix et avec le meilleur niveau de service et, d'autre part, sur la rationalisation des investissements en équipements en vue de répondre efficacement à la demande.

- Le transport maritime (voir la figure 14)

Au Maroc, l'État intervient dans le domaine public portuaire via une administration portuaire responsable principalement de la gestion des ports et des investissements sur les grands chantiers. Le ministère comprend les structures suivantes :

La direction des Ports et du Domaine public maritime (DPDPM) assure la planification des installations portuaires au Maroc et prépare les décisions des pouvoirs publics en matière de réglementation des activités des ports de commerce.

La direction de la Marine marchande (DMM) est l'organe de réglementation du transport maritime. Elle est notamment chargée de préparer et de mettre en œuvre les directives

et actions associées au pavillon marocain, d'assurer la collaboration dans le cadre des plans de développement de la flotte marchande et de la construction navale, d'élaborer et d'assurer le suivi de toutes les études économiques et techniques relatives au transport maritime et aux activités associées, de mettre en application les mesures législatives et réglementaires relatives à la marine marchande, et de promouvoir, organiser et diffuser les informations et la documentation maritime dans le domaine de la marine marchande.

Les entreprises et établissements *publics placés sous la supervision* du MET sont :

L'Agence nationale des ports (ANP), créée en 2006 dans le cadre de la réforme du secteur portuaire, est un établissement public financièrement autonome, dont les fonctions comprennent l'allocation et le suivi des concessions et des autorisations pour l'exercice des opérations portuaires, l'entretien, le développement et la modernisation des infrastructures et superstructures, et la gestion du domaine public portuaire.

Marsa Maroc est une société anonyme créée en 2006 par la Société d'exploitation des ports (SODEP). Elle est chargée de l'exploitation des terminaux portuaires et des quais dans le cadre des concessions. Elle met en place des services aux navires, se charge d'expédier les marchandises et propose des services associés tels que l'envoi d'informations en temps réel ou le chargement et déchargement des camions.

D'autre part, l'Agence spéciale Tanger-Méditerranée (TMSA), créée en 2002, est la première concession privée à laquelle ont été confiées des tâches importantes relevant de la gestion des ports. Elle possède en effet les prérogatives publiques nécessaires à la mise en œuvre et à la gestion du port afin d'optimiser sa capacité concurrentielle. Elle garantit ainsi la gestion des chantiers et la direction de toutes les opérations associées.

1.3. Fondement du système logistique

1.3.1. Infrastructures

- Le transport terrestre

La superficie du réseau routier est de 61 000 km, dont 35 660 km sont asphaltés, et 6 000 chantiers sont réalisés sur près de 800 km d'autoroute. Ce réseau connaît un trafic d'environ 50 millions de véhicules/km/jour, et il assure ainsi 90 % de la mobilité des personnes et 75 % des flux de marchandises (70 millions de tonnes), à l'exception des phosphates.

- Le transport ferroviaire

La superficie du réseau ferroviaire, d'environ 2 000 km, assure le transport annuel de plus de 35 millions de tonnes de fret et de 25 millions de passagers. Le réseau ferroviaire marocain, qui est l'un des plus développés d'Afrique, relie entre elles les principales villes du royaume. La longueur de ce réseau est de 1 907 km, dont 1 022 km sont électrifiés, 1 489 km à voie unique et 18 km à voie double. L'axe principal du réseau est Marrakech-Casablanca-Rabat-Tanger, d'où part également une ligne en direction de Fès, Oujda, Bouarfa, qui bifurque vers le sud vers Bouarfa. Les autres lignes, plus petites, conduisent à Safi, El Jadida et Oued Zem et au bassin de phosphates.

- Le transport maritime

Le Maroc compte 30 ports, dont 12 ports commerciaux (y compris le port de Tanger-Med). Ces ports sont répartis sur les 3 500 km du littoral qui s'étend de l'océan Atlantique

à la Méditerranée, ce qui permet un trafic annuel d'environ 60 millions de tonnes de marchandises et le transport de 4 millions de personnes.

1.3.2. Formation

A l'heure actuelle, il existe un décalage de plus en plus important entre les attentes nationales et les réponses proposées par les écoles. Néanmoins, quelques initiatives ont été lancées pour améliorer cette situation.

Le réseau des établissements publics de formation professionnelle est géré par l'Office de la formation professionnelle et la promotion du travail (OFPPT). Ce bureau est le premier opérateur public marocain en matière de formation professionnelle, et son activité couvre l'ensemble du territoire via les principaux secteurs de l'économie nationale. L'OFPPT propose environ 40 % des formations globales et plus des deux tiers de celles mises en place par le public. L'OFPPT propose aux entreprises les services suivants :

- Formation interentreprise. L'OFPPT dispose d'un ensemble de programmes de formation continue visant à fournir des solutions immédiates aux besoins en compétences des entreprises et des administrations.
- Formation qualifiante. Cette formation destinée entre autres aux nouveaux recrutés des entreprises permet de les rendre immédiatement opérationnels dans les postes auxquels ils peuvent postuler.

Les organismes et écoles d'enseignement supérieur spécialisés dans les transports sont les suivants :

- École Hassiana des travaux publics (EHTP)
- École Mohammadia d'ingénieurs (EMI)
- Écoles supérieures de technologie (EST)
- Instituts de formation des techniciens spécialisés des travaux publics (IFTSTP)
- École marocaine d'ingénierie (EMG)
- Centre de formation de l'ONCF
- Centre de formation de la SNTL (ex ONT)
- Institut supérieur des transports et de logistique (ISTL)
- Institut national de formation aux métiers du transport routier (INFTR)
- Institut supérieur d'études maritimes (ISEM).

1.4. Politiques gouvernementales et contexte politique étranger

1.4.1. Accords commerciaux

Le Maroc a adhéré aux accords multilatéraux de libre-échange suivants :

- Accord d'association euro-méditerranéenne, signé le 26/02/1996. Ratification : Dahir n°4-96-1 du 11/08/1996. Date d'entrée en vigueur : 01/03/2000¹⁰.
- Accord de l'association européenne de libre-échange AELC (EFTA) : association de libre-échange Maroc-EFTA signée le 19/06/1997. Dahir n°4-82-22 du 23/11/1992.
- Accord d'Agadir : accord signé avec l'Égypte (accord de libre-échange du 27/05/1998), la Jordanie (accord de libre-échange du 16/06/1998) et la Tunisie (accord de libre-échange du 16/03/1999). Cet accord poursuit l'objectif transversal de l'intégration économique, la coopération entre les pays arabes et la réalisation des objectifs du Processus de Barcelone. Il est soutenu par l'Union européenne et financé au titre du programme MEDA.

¹⁰ Législation publiée sur EUR-Lex.europa.eu

- Union du Maghreb arabe (UMA) : accord d'interaction commerciale signé par les chefs d'État du Maroc, de l'Algérie, de la Tunisie, de la Mauritanie et de la Libye.
- Pays arabes : accord d'investissement et de développement des échanges commerciaux interarabes du 27/2/81. Programme d'application de cette convention : 19/02/97 (zone de libre-échange arabe). Dahir n°4-96-1 du 11/08/1996. Date d'entrée en vigueur : 01/01/1998.

Le Maroc a signé des accords bilatéraux de libre-échange avec les États-Unis, la Turquie, les Émirats arabes unis, la Jordanie, l'Égypte et la Tunisie. Le Maroc appartient aux organisations internationales suivantes :

- Ligue arabe
- BAD (Banque africaine de développement)
- UA (Union africaine)
- CEN-SAD (Communauté des États sahélo-sahariens)

1.4.2. Investissements

Les investissements effectués dans les zones d'activités industrielles sont réalisables tant par des entités publiques que privées. On peut mentionner, entre autres, la Caisse de dépôt et de gestion (CDG) comme un des grands investisseurs du Maroc ou le Groupe *Al Omrane*, pouvant mobiliser, dans les meilleures conditions, des financements à la hauteur des investissements nécessaires pour les projets urbanistiques, en partenariat avec des promoteurs immobiliers privés, en coopération avec des institutions internationales, etc. Le soutien au financement des zones d'activités industrielles ou logistiques peut également provenir des banques commerciales marocaines comme Attijari Wafabank, le Groupe Banque populaire, BMCE, etc. ou de fonds publics comme le Fonds Hassan II pour le développement économique et social ou le Fonds d'équipement communal. En outre, les investisseurs institutionnels sont de plus en plus intéressés par le financement de projets immobiliers de grande envergure et ils créent pour ce faire des fonds dédiés.

Par ailleurs, de nombreux groupes financiers étrangers ont depuis un certain temps mis en place un partenariat avec des organismes ou des groupes privés marocains dont l'activité principale consiste essentiellement au financement de projets pour la mise en œuvre de grandes infrastructures (ports, aéroports, plates-formes logistiques, etc.). En ce qui concerne les investissements réalisés par les pays étrangers dans les différentes branches du secteur industriel marocain, signalons que sur les 10 932 MDH enregistrés en 2005, l'industrie chimique et parachimique est celle qui a perçu la somme la plus importante, avec 46,2 % du montant perçu par le secteur. Elle est suivie de l'industrie textile et du cuir, avec 17,1 % ; de l'industrie agroalimentaire, avec 15,7 % ; de l'industrie électrique et électronique, avec 12,1 %, et de l'industrie mécanique et du métal, avec 8,9 % du total (voir le tableau 13).

2. Le secteur logistique

2.1. Chiffres macroéconomiques du secteur logistique

2.1.1. Description du secteur des transports

L'importance du secteur des transports au Maroc se manifeste par son rôle à l'échelle économique et sociale. Les principaux indicateurs économiques de ce secteur montrent que :

- Il représente 6 % du PIB et 9 % de la valeur ajoutée du secteur tertiaire ;
- Il emploie 10 % de la population active urbaine, soit près de 110 000 personnes en 2008 ;

- Il contribue à 15 % des recettes fiscales du budget général de l'État ;
- Il absorbe 25 % de la consommation nationale d'énergie.

2.1.2. Évaluation du secteur logistique

Comme nous l'avons vu, le secteur de la logistique est étroitement lié aux différents secteurs qui alimentent l'économie d'un pays. La proximité du Maroc avec le marché européen a encouragé les autorités marocaines à promouvoir le secteur au moyen du développement des industries manufacturières faisant partie de la chaîne de production. Les industries automobile et électronique en ont été les principales bénéficiaires. Par ailleurs, cette proximité constitue un véritable atout pour les secteurs soumis aux changements importants et rapides de la demande, qui exigent une grande réactivité que le Maroc peut assurer. Afin de développer le secteur, les autorités ont été sensibles aux réformes logistiques nécessaires et ont investi dans les ports et les douanes.

Pour les professionnels du secteur logistique, le Maroc présente certains avantages par rapport aux autres pays de la région dotés d'une économie similaire. Ces avantages sont : la *facilité et l'accessibilité dans l'organisation des transports internationaux*, la *qualité des infrastructures fixes du transport* et la *qualité des infostructures servant à gérer les opérations logistiques*.

Toutefois, malgré ses efforts, le Maroc n'a pas encore récolté le fruit des mesures mises en œuvre pour développer le secteur de la logistique. Selon les professionnels du secteur, les principales raisons de ce retard seraient liées aux aspects suivants : *les coûts de la logistique interne (transport routier et stockage)*, *la capacité de suivi et de localisation des expéditions* et *la concurrence des opérateurs locaux de services de logistique (capacité à générer de la valeur ajoutée)*.

Ainsi, la logistique au Maroc est chère, ce qui constitue un point négatif pour un pays qui entre peu à peu dans la concurrence internationale. Le Maroc est confronté à des continents tels que l'Asie, qui fournit de meilleures prestations en termes de coûts de production sur des segments de marché similaires et peut donc lui prendre des parts de marché.

Le potentiel des marchés liés aux produits manufacturés n'a pas été pleinement exploité en raison, entre autres, de l'absence de prestations directes d'expédition de conteneurs vers des destinations plus lointaines que l'Europe. Alors que les importateurs et les exportateurs marocains dépendent presque entièrement du transport maritime pour accéder à leurs fournisseurs et aux marchés d'exploitation, l'existence de liaisons logistiques maritimes efficaces et économiques vers les marchés d'exportation et les sources d'approvisionnement (la plupart des matières premières utilisées pour la fabrication sont importées) est un élément essentiel pour préserver la compétitivité globale des exportations marocaines.

2.1.3. Coûts logistiques

Le total des coûts de la logistique au Maroc représente environ 20 % du PIB. Ce taux est plus élevé que celui des pays de l'Union européenne, dont la valeur se situe entre 10 et 16 %. Les coûts logistiques des grands pays émergents tels que le Mexique, le Brésil et la Chine sont de l'ordre de 15 à 17 % du PIB. Le Maroc peut tout à fait gagner quelques points de PIB s'il améliore sa logistique.

Comme nous l'avons vu dans la section précédente, les principaux coûts logistiques sont dus en grande partie aux problématiques liées au secteur logistique marocain. Ainsi, les principaux coûts résident dans les *relations d'importation et d'exportation*, la *logistique interne (transport routier national)* et le *manque de capacité des opérateurs locaux à créer de*

la valeur ajoutée. Les aspects les plus importants à prendre en compte en raison de leur impact sur chacun de ces points sont :

- Relations importations-exportations

Le passage du détroit de Gibraltar est un problème majeur pour les exportateurs marocains. En effet, la distance séparant le Maroc de l'Europe n'est que de 15 km, mais le coût de la traversée du détroit correspond à plus de la moitié du coût de la traversée de l'Espagne, soit à 600-700 km ou encore, à deux ou trois fois la valeur habituelle pour des distances similaires. Le prix et la mauvaise qualité du transport national, plus le prix du transport Tanger-Algésiras, rendent difficile la compétitivité des exportations de produits frais.

Le transit portuaire au Maroc reste cher malgré les réformes entreprises et la simplification des formalités douanières, et cela, pour plusieurs raisons : les taxes portuaires dans le terminal, les frais de manutention et les temps d'attente ou les retards (voir le tableau 14). Les temps d'attente sont un sérieux désavantage. Quant aux importations, les frais et les retards liés au transit par Casablanca demeurent trop élevés. Ces retards résultent de plusieurs facteurs : le manque de coopération entre les différents acteurs, l'absence d'une culture de la simplification portuaire, etc. La réalisation des procédures est relativement lourde, la gestion des informations n'est pas très efficace et les technologies de l'information sont peu utilisées. Les problèmes les plus importants ne sont pas liés aux infrastructures mais à l'organisation, qui est à l'origine de la congestion des conteneurs dans le port. Par ailleurs, il n'existe pas de zones de stationnement sécuritaire autour des grands ports.

- Logistique marocaine et transport routier national : la sécurité

Le transport routier est vulnérable car en proie à des activités illégales. Le transport routier international est particulièrement vulnérable aux activités illégales, notamment le trafic de drogue et le transport de passagers clandestins. Selon les opérateurs, de 0,5 à 1 % des chargements sont concernés, ce qui est un chiffre élevé. Cette question préoccupe fortement les opérateurs de transport et les investisseurs internationaux car le transport de substances illicites ou de passagers clandestins peut ternir la réputation des entreprises internationales.

- Incapacité à générer de la valeur ajoutée

La faible qualification de la main-d'œuvre marocaine classe le pays parmi les États dotés du plus faible niveau de formation au sein des entreprises, ce qui réduit son niveau de compétitivité. Ainsi, seuls 9 % des salariés ont terminé leurs études secondaires. Par ailleurs, seules 20 % des entreprises marocaines proposent une formation continue à leur personnel, alors que la plupart des entreprises américaines, européennes et asiatiques offrent systématiquement cette formation à leurs employés. En outre, alors que les entreprises chinoises et thaïlandaises destinent en moyenne 2 à 6 % de leurs ventes à la R&D, le Maroc ne lui réserve quasiment aucun fonds et seules 5 % des entreprises manufacturières investissent dans ce domaine.

2.2. Dimension du secteur logistique

Cette section présente les caractéristiques du marché associé à chaque mode de transport, chacun d'entre eux composant le marché de la logistique mondiale.

2.2.1. Le transport routier

En 2007, 70 millions de tonnes de marchandises¹¹ ont été transportées par route, ce qui représente un CA de 2900 MDH. Ainsi, le transport de marchandises par route représente 0,46 % du PIB total du Maroc. Le poids du transport routier est particulièrement important dans le domaine du transport de marchandises car il représente 75 % des déplacements, sauf dans le cas des phosphates. Ceci, outre le fait que le secteur n'a jamais été un exemple d'activité dynamique et organisée capable de relever les défis de la concurrence avec les opérateurs européens, a conduit les autorités à revoir le cadre juridique et à lancer le 13 mars 2003 une réforme globale visant à libéraliser le secteur et à éliminer le monopole exercé par l'ex-ONT.

Toutefois, la réforme n'a pas permis d'obtenir, du moins pour l'instant, les effets escomptés : les mécanismes du marché ne garantissent pas la réglementation appropriée des transports routiers en raison de l'existence d'une multitude d'opérateurs, la plupart appartenant au secteur non-officiel ; la concurrence déloyale et les problèmes de qualification professionnelle perdurent, et l'on constate une surcapacité de l'offre et des difficultés de financement pour le renouvellement du parc.

- Structure du marché¹²

Depuis la mise en œuvre de la réforme, on observe une tendance lente mais régulière vers la disparition du secteur non-officiel ; 230 000 véhicules sont associés à des opérateurs non réglementaires et 151 000 véhicules à des opérateurs respectant la réglementation.

Pour l'instant, l'offre dans le secteur est très fragmentée : 90 % des entreprises sont individuelles et disposent de seulement un ou deux camions. Les entreprises qui disposent de camions de moins de 8 tonnes de PTAC les utilisent souvent au-delà de leurs capacités ; en effet, ils ont tendance à faire de plus longues distances qu'ils ne devraient. De plus, le service est souvent réalisé sans assurance transport. Par ailleurs, le tarif moyen du transport est inférieur au prix coûtant, en particulier dans le secteur non-officiel. L'existence d'entreprises de transport routier ou transporteurs structurés est essentielle pour que l'externalisation du transport devienne une réalité. Cependant, seuls 30 % des directeurs de sociétés de transport ont actuellement un niveau d'enseignement supérieur, et 10 à 15 % des entreprises disposent d'une gestion rationnelle et d'une comptabilité digne de ce nom.

Les pôles sur lesquels sont concentrées les entreprises peuvent être classés en plusieurs groupes. Casablanca est de loin la capitale du transport avec plus de 300 entreprises, soit 73 % des entreprises marocaines de transport. On trouve ensuite Tanger et Agadir, avec respectivement 25 et 22 entreprises (5,5 %). Tanger a une vocation internationale, ce qui n'est pas le cas d'Agadir, davantage axée sur le transport national. Au troisième niveau, on trouve les villes de Kenitra, Rabat et Marrakech, qui disposent d'une dizaine de transporteurs chacune.

¹¹ D'après une étude contribuant à la définition de la stratégie nationale pour le développement de la compétitivité logistique, bureau d'étude McKinsey, 2009.

¹² *Étude sur les besoins de formation (CETMO) et Étude sur la faisabilité de la mise en place de plates-formes logistiques multimodales de fret au Maroc* (ministère de l'Aménagement du territoire, de l'Eau et de l'Environnement).

- Structure entrepreneuriale des opérateurs

La quasi-totalité (98 %) des entreprises mène des opérations de transport uniquement sur le marché intérieur et seules 2 % se consacrent au transport international de marchandises par route ; l'offre de transport de marchandises par route reste très fragmentée car 90 % des entreprises ne disposent que d'un ou deux camions.

Avec la mise en œuvre de la réforme évoquée plus haut, 13 458 certificats ont été expédiés en février 2005 en vue d'une inscription au registre des transporteurs de marchandises pour le compte de tiers et 18 949 licences de circulation ont été envoyées à des transporteurs pour leur propre compte. Cela signifie que 41,5 % des certificats distribués sont destinés à des services de transport pour le compte de tiers et que 58,5 % à des transporteurs pour leur propre compte. Par ailleurs, un total de 40 076 véhicules ont été inscrits, dont 21 127, soit 52,7 %, pour le compte de tiers et 18 949, soit 47,3 %, pour compte propre. Sur le total de véhicules destinés au compte de tiers, 11 850 possédaient un PTAC inférieur ou égal à 8 tonnes, alors que sur le total de véhicules pour compte propre, 8 589 présentaient un PTAC inférieur ou égal à 8 tonnes (voir les tableaux 15 et 16).

- Description des dispositifs et équipements

Le Maroc dispose d'un parc de véhicules d'environ 2,5 millions d'unités, 73 % correspondant à des véhicules légers ou de tourisme, et 26 % à des véhicules utilitaires. Le parc de camions est vieillissant (62 % des camions ont plus de 10 ans et l'âge moyen du parc est de 13 ans) et n'est pas doté de dispositifs de sécurité tels que le signal d'ouverture des portes. La distance parcourue par les camions de moins de 8 tonnes de PTAC est largement supérieure à ce qu'elle devrait être.

- Le transport TIR

Le commerce de produits manufacturés avec l'Europe est dominé par les opérateurs TIR, qui utilisent les ferries pour acheminer leurs camions ou remorques, principalement vers ou à partir des ports espagnols ou français. Ces opérateurs étant généralement européens, leurs conducteurs peuvent circuler librement dans l'Union européenne, ce qui représente un atout.

Le nombre d'opérateurs marocains s'élève à environ 250 pour un parc d'un millier de véhicules. Leur part de marché dans le TIR est aujourd'hui d'environ 14 %, tandis que les transporteurs espagnols et français ont une part de marché de près de 50 %. Par conséquent, les opérateurs marocains vont devoir se moderniser et adhérer aux programmes lancés par l'État marocain : (i) mise en place d'un mécanisme de soutien financier pour le rajeunissement du parc et (ii) de coopération entre État et organismes professionnels.

Le Maroc, qui met l'accent sur ses relations avec le Nord et pratique peu d'échanges avec ses pays voisins pour des raisons politiques ou géographiques, dépend fortement des ports et du transport maritime en matière de transport routier dans des conditions TIR, qui implique la traversée de la Méditerranée. Les ports dotés de connexions maritimes Ro-Ro et qui accueillent par conséquent les flux de transport routier international sont Casablanca, Tanger et Nador. Le trafic TIR a présenté en 2009 les résultats suivants : Tanger a réalisé 82,1 %, Casablanca 8,9 %, Nador 7,6 %, et Agadir 1,3 % de leur volume total respectif (voir tableau 18). Le port de Tanger a connu la plus forte augmentation de volume de trafic traité pour la période 1995-2005, tandis que le trafic de Casablanca a diminué à la même période. Enfin, le port de Nador est en plein

développement car il a multiplié son trafic par 4, même si son pourcentage demeure faible (voir le tableau 17 et la figure 15).

Au cours de l'année 2005, et indépendamment du poids à vide des véhicules lourds, 1,53 millions de tonnes de marchandises ont traversé le détroit de Gibraltar dans des camions TIR. Ces flux Maroc-Espagne sont particulièrement déséquilibrés, avec 1,01 Mt dans le sens sud-nord et 0,52 Mt dans le sens nord-sud. Les retours à vide sont fréquents, ce qui pose des problèmes de coûts et d'équilibre économique aux transporteurs.

2.2.2. Le transport ferroviaire

Le réseau ferroviaire est géré par l'ONCF, une entreprise publique sous la tutelle du MT. Elle est la seule entreprise ferroviaire à fournir des services de transport de marchandises sur le territoire marocain. Avec un effectif de 8 289 employés, dont 8 % de cadres, 15 % de superviseurs et 77 % d'opérateurs, l'ONCF a assuré en 2007 le transport de 34 millions de tonnes de marchandises, dont 76 % de phosphates (voir le tableau 18).

Pour ce qui est du CA associé au rail¹³, le transport ferroviaire a obtenu 1 450 MDH, dont 446 millions provenant du transport de marchandises et de services, et le reste du transport de passagers. Ainsi, le secteur ferroviaire représente 0,07 % du PIB total du Maroc.

2.2.3. Le transport maritime

Le Maroc possède 30 ports, dont 12 ports commerciaux (y compris le port de Tanger-Med), ouverts au commerce extérieur. Ces ports, répartis sur les 3 500 km de côtes s'étendant entre l'océan Atlantique et la mer Méditerranée, assurent un trafic annuel de 59,7 millions de tonnes de fret et le transport de 4,2 millions de personnes (2009). Les infrastructures du complexe portuaire marocain sont constituées par 40 km de quais, 1 600 ha de bassin d'eau abritée, 150 points d'ancre et 1 150 hectares de terrain ou de plates-formes (terre-plein).

Les marchandises en vrac constituent de loin le plus gros volume des échanges commerciaux au Maroc : environ 74 % des exportations et 73,3 % des importations (2009). Les marchandises sont progressivement, et de plus en plus, transportées dans des conteneurs. Le Maroc est desservi par les grandes compagnies de conteneurs du monde entier, notamment Maersk Sealand, MSC et CMA CGM.

Il existe actuellement un vaste réseau de services directs réalisant du commerce avec l'Europe. Le Maroc est bien desservi : une vingtaine de lignes permettent le transport de marchandises, en particulier vers les ports européens. En outre, environ 30 lignes opèrent actuellement au départ de Tanger Med.

Le volume¹⁴ des échanges commerciaux a atteint 59,85 millions de tonnes en 2009 contre 67,71 millions de tonnes en 2008, soit une diminution de 11,6 %. En revanche, les échanges commerciaux extérieurs atteignaient, fin 2008, 477 milliards de DH contre 277 milliards de DH en 2007, soit une augmentation de 20,9 %.

Pour ce qui est de l'emploi, le secteur du transport maritime comporte plus de 4 500 postes, dont environ 3 000 dédiés à la navigation.

¹³ *Le Maroc en chiffres, 2007*

¹⁴ Direction de la Marine marchande

- Structure du marché

Le secteur portuaire marocain est géré par divers organismes qui dépendent du MT. Parmi ceux-ci, l'Agence nationale des ports (ANP) est l'entité chargée de gérer les activités des administrations associées à la gestion portuaire. Seul Tanger-Med dispose d'un concessionnaire privé, TMSA, responsable de la direction de ses planifications et opérations. Toutefois, il faut savoir que l'exploitation des activités liées à la dynamique portuaire est libéralisée depuis la mise en œuvre de la réforme de 2006, ce qui signifie que les activités commerciales ne relèvent pas de l'État. Ainsi, la manutention est effectuée par deux groupes créés à partir de la SODEP, le groupe Marsa Maroc et SOMAPORT, qui sont les seuls habilités à exercer cette activité.

Les compagnies de transport maritime sont généralement concentrées autour des pôles de Casablanca et de Tanger ; rien de surprenant à cela quand on sait que ces deux villes sont dotées des deux principaux ports généralistes. C'est la raison pour laquelle le volume d'affaires y est le plus important et diversifié.

- Structure entrepreneuriale des opérateurs maritimes

La zone portuaire marocaine englobe plus de 300 opérateurs maritimes et portuaires :

- Concernant les *consignataires* de navires, 75 transporteurs sont immatriculés dans la Marine Marchande.
- Environ 300 opérateurs¹⁵ occupent les fonctions de transitaires.
- Tous les *armateurs* marocains (voir le tableau 19) font partie du comité central des armateurs marocains (CCMA)¹⁶, dont les membres sont : Frs Maroc, Navimar, Cotramar, Dextramar, Contenemar, Uniref Maroc, COMARIT, Exmaris, CMA-CGM, Limadet, Marcab, Pétrocab (2 pétroliers), Marphocéan (4 chimiquiers), Atlas, MSC Maroc, COMANAV et IMTC. Un total de 17 sociétés de transport sont enregistrées, dont IMTC et COMARIT assurent la moitié du total du trafic confié aux armateurs marocains.

La Compagnie marocaine de navigation (COMANAV) est le principal transporteur maritime national. Elle dispose d'un effectif de 1 500 personnes et fait partie du Groupe de la COMANAV composé de 11 filiales et d'environ 2 800 salariés au profil pluridisciplinaire, et elle propose une gamme de services variés et complémentaires dans le domaine maritime. Sa flotte (sur un total de 16 navires, elle en possède 11) a assuré en 2007 le transport de 800 000 passagers, de 200 000 tonnes de marchandises diverses, de 45 000 unités de roulage et de 60 000 conteneurs d'une capacité totale de 60 000 EVP. Dans cette même année, l'État marocain a privatisé l'entreprise, qui a été vendue à un consortium représenté par la CMA-CGM à hauteur de 2,2 MDH (200 millions d'euros). La société française est particulièrement intéressée par le secteur portuaire et souhaite passer le relais du service de transfert de passagers à l'opérateur privé marocain COMARIT.

International Maritime Transport Corporation (IMTC) est un affréteur maritime privé possédant 11 bateaux (2 car-ferries, 7 navires porte-conteneurs et 2 navires de roulage). Il est également affréteur d'autres navires, de conteneurs et de navires de roulage. En tant qu'armateur, IMTC propose des services réguliers entre la Méditerranée occidentale, l'Europe de l'Ouest et le Maroc, et il transporte des passagers, des voitures, des bus et des machines entre Tanger et Algésiras grâce aux car-ferries, *feeding International*. La société emploie environ 700 personnes, dont les officiers et l'équipage du navire. La

¹⁵ Transport Maroc

¹⁶ Ministère de l'Équipement et des Transports

plupart des dirigeants de la Société sont d'anciens officiers de la marine marchande ayant une vaste expérience dans le domaine maritime.

- Équipements et dispositifs

La flotte marocaine se compose de 28 navires : 3 navires de roulage, 8 navires porte-conteneurs, 12 car-ferries, 2 transporteurs de produits chimiques et 3 pétroliers. L'âge moyen des navires marocains est de 20,6 ans contre 13,7 ans en moyenne pour la flotte mondiale. Outre les navires affrétés, la flotte marocaine comprend 43 navires dotés d'une capacité supérieure à 500 tonnes, 10 étant des navires Ro-Ro destinés aux passagers.

2.2.4. Services logistiques

L'offre logistique est dominée par les opérateurs internationaux entrés sur le marché au moment où la logistique est apparue au Maroc (voir le tableau 20). Au Maroc, la prestation de services logistiques est faible et peu diversifiée. En effet, les entreprises qui proposent une large gamme de services de logistique sont rares, on en compte moins de douze sur l'ensemble du territoire marocain. De même, les entreprises qui proposent une gamme complète de services de logistique sont presque exclusivement des filiales de grands groupes européens qui ont comme clients, dans la plupart des cas, des entreprises multinationales.

En ce qui concerne les services de logistique, les entreprises marocaines sont le plus souvent dédiées à la commercialisation de solutions de transport plus ou moins complexes. Cependant, certains opérateurs sont devenus de véritables intégrateurs logistiques (voir le tableau 21) et leurs clients sont pour la plupart marocains. Ces opérateurs possèdent des dépôts dans les grandes villes de province, où le groupage peut être réalisé.

Par ailleurs, il existe des groupes qui se consacrent à la logistique, même si celle-ci n'est pas leur activité principale mais une extension de leur marché initial, tels que l'ONCF, la SODEP et la SNTL. La SODEP, quant à elle, propose à ses clients des plates-formes logistiques dans différents ports, notamment à Casablanca et Mohammedia. Enfin, la SNTL poursuit une stratégie de diversification des activités ; elle dispose pour cela d'un patrimoine non négligeable constitué notamment de terrains et de locaux inutilisés.

La stratégie de l'ONCF consiste à encourager ses clients industriels et les grands chargeurs à s'installer dans des espaces de son domaine afin d'accéder plus facilement à la voie ferrée. L'ONCF s'est doté depuis le 29 juillet 2008, d'un port sec sous douane à Casablanca, sur une superficie de 8 ha, constituant la première phase du projet intégré de plate-forme logistique MITA de 40 ha. Ce projet rentre dans le cadre du programme de construction d'un réseau de plates-formes logistiques qui couvrira les principaux centres économiques du pays.

Le Maroc, pour enclencher une nouvelle dynamique du secteur, vient d'adopter, le 21 avril 2010, une stratégie nationale pour le développement de la compétitivité logistique, basée sur des études de flux d'échanges et un benchmark international.

Tables et figures

POPULATION ACTIVE OCCUPEE SELON LES BRANCHES D'ACTIVITE ECONOMIQUE : Milieu Urbain

Année 2007

| Effectif total | |
|---|--------------|
| dont : | (en %) |
| Agriculture, forêt et pêche | 5,6 |
| Industrie (y compris l'artisanat) | 20,8 |
| Bâtiment et travaux publics | 10,8 |
| Commerce | 20,0 |
| Transports, entrepôts et communications | 6,4 |
| Réparation | 3,0 |
| Administration générale | 9,3 |
| Services fournis à la collectivité | 9,4 |
| Autres services | 14,6 |
| Activités mal ou non désignées | 0,2 |
| Total | 100,0 |

Tableau 1: population active occupée selon secteurs d'activité économique (milieu urbain)
Source: *Le Maroc en chiffres 2007*

POPULATION ACTIVE OCCUPEE SELON LES BRANCHES D'ACTIVITE ECONOMIQUE : Milieu Rural

Année 2007

| Effectif total | |
|---|--------------|
| dont : | (en %) |
| Agriculture, forêt et pêche | 76,3 |
| Industrie (y compris l'artisanat) | 5,1 |
| Bâtiment et travaux publics | 6,1 |
| Commerce | 5,4 |
| Transports, entrepôts et communications | 1,8 |
| Réparation | 0,7 |
| Administration générale | 1,0 |
| Services fournis à la collectivité | 1,3 |
| Autres services | 2,3 |
| Activités mal ou non désignées | 0,1 |
| Total | 100,0 |

Tableau 2: population active occupée selon secteurs d'activité économique (milieu rural)
Source: *Le Maroc en chiffres 2007*

PRODUIT INTERIEUR BRUT PAR SECTEUR D'ACTIVITE A PRIX COURANTS

(en millions de Dh)

| | 2005 ^R | 2006 ^R | 2007 |
|--|-------------------|-------------------|----------------|
| Secteur primaire | 69 565 | 87 482 | 74 928 |
| Agriculture, forêt et services annexes | 62 932 | 81 147 | 68 716 |
| Pêche, aquaculture | 6 633 | 6 335 | 6 212 |
| Secteur secondaire | 133 749 | 140 631 | 149 052 |
| Industries d'extraction | 8 994 | 10 534 | 13 155 |
| Industries de transformation (hors raffinage de pétrole) | 77 166 | 81 202 | 82 074 |
| Raffinage de pétrole et autres produits d'énergie | 1 484 | 1 296 | 841 |
| Electricité et eau | 14 583 | 14 697 | 15 749 |
| Bâtiment et travaux publics | 31 522 | 32 912 | 37 233 |
| Secteur tertiaire | 270 642 | 289 835 | 321 709 |
| Commerce | 56 454 | 60 956 | 65 058 |
| Hôtels et restaurants | 12 963 | 13 265 | 16 294 |
| Transports | 17 961 | 18 357 | 23 264 |
| Postes et télécommunications | 16 561 | 18 134 | 19 887 |
| Autres services | 118 786 | 128 459 | 145 300 |
| Administrations publiques générale et sécurité sociale | 47 917 | 50 664 | 51 906 |
| Valeur ajoutée au prix de base | 473 956 | 517 948 | 545 689 |
| Impôts sur les produits nets de subventions | 53 723 | 59 396 | 69 684 |
| Produit intérieur brut | 527 679 | 577 344 | 615 373 |

Tableau 3: PIB par secteur d'activité à prix courants (millions DH)
Source: *Le Maroc en chiffres 2007*

PRODUIT INTERIEUR BRUT PAR SECTEUR D'ACTIVITE EN VOLUME (PRIX DE L'ANNEE PRECEDENTE)

(Evolution annuelle en %)

| | 2005 ^R | 2006 ^R | 2007 |
|--|-------------------|-------------------|---------------|
| Secteur primaire | - 11,1 | 21,1 | - 20,0 |
| Agriculture, forêt et services annexes | - 13,5 | 25,3 | - 20,8 |
| Pêche, aquaculture | 21,2 | - 19,3 | - 10,1 |
| Secteur secondaire | 4,9 | 4,8 | 6,6 |
| Industries d'extraction | 7,4 | 1,6 | 9,1 |
| Industries de transformation (hors raffinage de pétrole) | 3,5 | 3,8 | 3,8 |
| Raffinage de pétrole et autres produits d'énergie | 19,0 | - 32,7 | 41,9 |
| Electricité et eau | 7,7 | 6,9 | 5,8 |
| Bâtiment et travaux publics | 6,1 | 8,7 | 11,7 |
| Secteur tertiaire | 6,3 | 5,2 | 6,1 |
| Commerce | 4,0 | 4,6 | 2,5 |
| Hôtels et restaurants | 7,8 | 8,7 | 4,1 |
| Transports | 9,5 | 5,2 | 8,4 |
| Postes et télécommunications | 5,4 | 10,4 | 10,4 |
| Autres services | 7,4 | 5,3 | 8,5 |
| Administrations publiques générale et sécurité sociale | 4,8 | 3,2 | 2,5 |
| Valeur ajoutée au prix de base | 3,0 | 7,4 | 1,8 |
| Impôts sur les produits nets de subventions | 2,4 | 10,8 | 10,6 |
| Produit intérieur brut | 3,0 | 7,8 | 2,7 |

Tableau 4: PIB par secteur d'activité en volume (prix de l'année précédente)
Source: *Le Maroc en chiffres 2007*

| Grand secteur | 2004 en % | 2005 en % |
|---|--------------|-------------|
| 1 IND. AGRO-ALIMENTAIRES | 5,3 | 7,1 |
| 2 IND. TEXTILES & DU CUIR | 3,0 | 2,8 |
| 3 IND. CHIMIQUES & PARCHIMIQUES | 5,7 | 6,5 |
| 4 IND. METALLIQUES & MECANIQUES | 1,8 | 2,2 |
| 5 IND. ELECTRIQUES & ELECTRONIQUES | 0,9 | 1,1 |
| TOTAL | 16,7 | 19,6 |

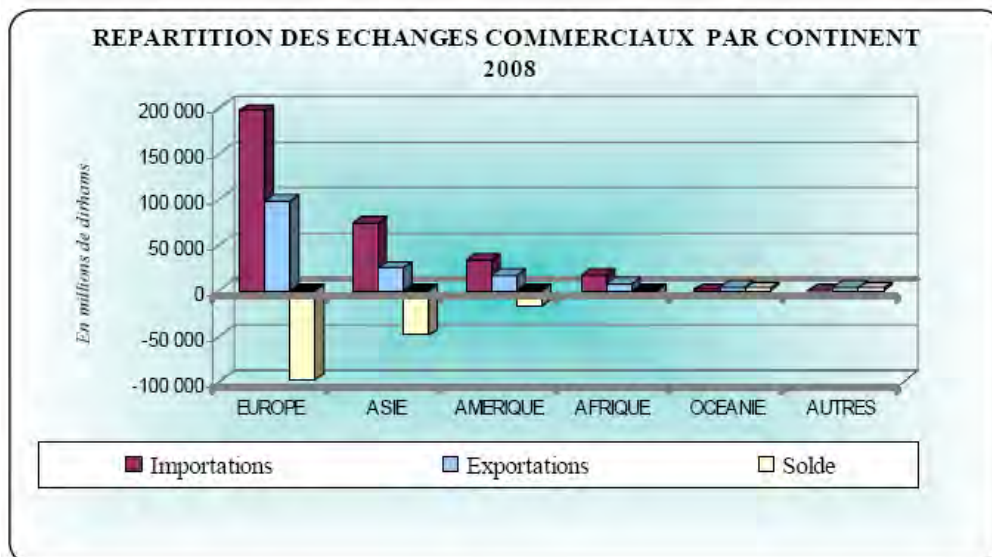
Tableau 5: industrie dans le PIB marocain
Source: *Industrie en chiffres. Exercice 2005* (ministère de l'Industrie)

| Secteur | Nombre entreprise | | Production | | Investissement | | Valeur ajoutée | | Total effectif | |
|--|-------------------|-----------|---------------|-----------|----------------|-----------|----------------|-----------|----------------|-----------|
| | Total | % | Total | % | Total | % | Total | % | Total | % |
| Industries Alimentaires | 1 962 | -2 | 56821 | 5 | 2737 | 5 | 12947 | 1 | 83 988 | -22 |
| Industrie du tabac | 1 | 0 | 4911 | -9 | 187 | 86 | 11583 | 120 | 1 590 | 0 |
| Industrie textile | 575 | -6 | 8843 | -2 | 832 | 31 | 2701 | -4 | 39 300 | -1 |
| Industrie d'habillement et fourrures | 952 | -8 | 14111 | -5 | 625 | -3 | 6114 | -6 | 149 339 | -7 |
| Industrie du cuir et de la chaussure | 330 | -5 | 2124 | 2 | 95 | -3 | 825 | -2 | 16 464 | -3 |
| Travail du bois & fabrication d'articles en bois | 485 | -6 | 2919 | 1 | 83 | -38 | 647 | -7 | 8 941 | -4 |
| Industrie du papier et du carton | 84 | -2 | 4258 | -1 | 287 | -45 | 1249 | -16 | 5 599 | -14 |
| Edition, imprimerie, reproduction | 461 | -5 | 2508 | 7 | 181 | -17 | 887 | 7 | 8 590 | 1 |
| Cokéfaction, raffinage, industries nucléaires | 13 | 8 | 26950 | 40 | 1087 | 85 | 2647 | 44 | 3 006 | 4 |
| Industrie chimique | 223 | -3 | 26662 | 14 | 1609 | -47 | 9288 | 17 | 26 762 | -4 |
| Industrie du caoutchouc et des plastiques | 266 | -4 | 4802 | 13 | 325 | 7 | 1285 | 4 | 13 822 | 16 |
| Fabrication d'autres produits mineurs non métalliques | 720 | -1 | 15257 | 17 | 1735 | 25 | 6366 | 20 | 35 735 | 19 |
| Métallurgie | 119 | -2 | 8856 | 33 | 1860 | 791 | 1968 | 27 | 4 477 | -27 |
| Travail des métaux | 786 | -2 | 9350 | 24 | 307 | -6 | 2385 | 4 | 23 619 | -1 |
| Fabrication de machines et équipements | 189 | -3 | 1842 | 21 | 85 | -15 | 600 | 13 | 5019 | -3 |
| Fabrication de machines de bureaux et de matériel informatique | 7 | 133 | 95 | 14 | 0 | -83 | 24 | -36 | 135 | 48 |
| Fabrication de machines et appareils électriques | 160 | 3 | 11003 | 14 | 619 | 77 | 2861 | 18 | 26 386 | 11 |
| Fabrication d'équipement de radio, télévision et communication | 12 | -14 | 1274 | -7 | 63 | -52 | 654 | -3 | 5311 | -9 |
| Fabrication d'instruments médicaux, de précision optique | 27 | 4 | 443 | 65 | 16 | 37 | 117 | 31 | 1 044 | 35 |
| Industrie d'automobile | 86 | -2 | 3356 | 17 | 198 | 192 | 964 | 6 | 5 381 | 0 |
| Fabrication d'autres matériels de transport | 54 | -11 | 599 | 8 | 36 | 129 | 225 | -11 | 1 847 | -27 |
| Fabrication de meubles, industries diverses | 238 | 5 | 2540 | 19 | 111 | -31 | 790 | 13 | 7 444 | 5 |
| Récupération | 2 | -33 | 32 | 17 | 0 | 0 | 3 | -4 | 67 | -4 |
| Total | 7 752 | -3 | 209559 | 12 | 13079 | 12 | 67131 | 18 | 473 866 | -6 |

Tableau 6: grandeurs économiques par branche (millions DH)
Source: *Industrie en chiffres. Exercice 2005* (ministère de l'Industrie)

| Région économique | Nombre établissement | | Production | | Exportation FOB | | Investissement | | Valeur Ajoutée | | Total effectif | |
|-------------------------------|----------------------|------------|---------------|------------|-----------------|------------|----------------|------------|----------------|------------|----------------|------------|
| | Total | % | Total | % | Total | % | Total | % | Total | % | Total | % |
| OUED ED-DAHAB-LAGUIRA | 26 | 0 | 469 | 0 | 507 | 1 | * | 0 | 98 | 0 | 552 | 0 |
| LAAYOUNE-BOUJDOUR-SAKIA HAMRA | 167 | 2 | 1434 | 1 | 667 | 1 | * | 0 | 160 | 0 | 5 849 | 1 |
| GUELMIM ESSEMARA | 41 | 1 | 879 | 0 | 534 | 1 | 4 | 0 | 295 | 0 | 2 622 | 1 |
| SOUSS MASSA DRAA | 500 | 6 | 9967 | 5 | 2787 | 5 | 478 | 4 | 2046 | 3 | 19 329 | 4 |
| GHARB-CHRARDA-BENI HSEN | 200 | 3 | 6420 | 3 | 1228 | 2 | 331 | 3 | 4410 | 7 | 12418 | 3 |
| CHAOUIA-OUARDIGHA | 362 | 5 | 10508 | 5 | 1909 | 3 | 1012 | 8 | 2047 | 3 | 17 086 | 4 |
| MARRAKECH-TENSIFT-AL HAOUZ | 460 | 6 | 5849 | 3 | 1502 | 3 | 194 | 1 | 1410 | 2 | 19 144 | 4 |
| REGION DE L'ORIENTAL | 297 | 4 | 8182 | 4 | 937 | 2 | 918 | 7 | 1743 | 3 | 7 735 | 2 |
| GRAND CASABLANCA | 2 686 | 34 | 103522 | 49 | 19192 | 35 | 5060 | 39 | 35620 | 53 | 202 306 | 43 |
| RABAT-SALE-ZEM MOUR-ZAER | 624 | 8 | 8852 | 4 | 2694 | 5 | 711 | 5 | 3008 | 4 | 41 670 | 9 |
| DOUKALA-ABDA | 283 | 4 | 21551 | 10 | 11367 | 21 | 2271 | 17 | 4519 | 7 | 20 724 | 4 |
| TADLA-AZILAL | 195 | 2 | 1583 | 1 | 8 | | 78 | 1 | 423 | 1 | 2 548 | 1 |
| MEKNES-TAFILALET | 234 | 3 | 5404 | 3 | 826 | 2 | 158 | 1 | 1555 | 2 | 11 177 | 2 |
| FES-BOULMANE | 616 | 8 | 7292 | 3 | 1744 | 3 | 471 | 4 | 2003 | 3 | 27 200 | 6 |
| TAZA-AL HOCEIMA-TAOUNATE | 381 | 5 | 899 | 0 | 165 | 0 | 35 | 0 | 222 | 0 | 7 004 | 1 |
| TANGER-TETOUAN | 776 | 10 | 16749 | 8 | 8696 | 16 | 1359 | 10 | 7572 | 11 | 76 500 | 16 |
| TOTAL | 7 848 | 100 | 209559 | 100 | 54765 | 100 | 13079 | 100 | 67131 | 100 | 473 866 | 100 |

Tableau 7: grandeurs économiques par région économique (millions DH)
Source: *Industrie en chiffres. Exercice 2005* (ministère de l'Industrie)



STRUCTURE GEOGRAPHIQUE DES ECHANGES COMMERCIAUX

| CONTINENT | Total des échanges | Part % | Imports | | Exports | | Solde MDH | Taux de couverture % |
|-----------------------------|--------------------|--------------|------------------|--------------|------------------|--------------|-------------------|----------------------|
| | | | MDH | % | MDH | % | | |
| EUROPE | 296 203,4 | 62,2 | 197 499,4 | 61,3 | 98 704,0 | 63,9 | -98 795,4 | 50,0 |
| <i>Dont U.E (à 27 pays)</i> | <i>257 813,3</i> | <i>54,1</i> | <i>166 976,8</i> | <i>51,9</i> | <i>90 836,5</i> | <i>58,8</i> | <i>-76 140,3</i> | <i>54,4</i> |
| ASIE | 99 284,9 | 20,9 | 74 321,4 | 23,1 | 24 963,5 | 16,2 | -49 357,9 | 33,6 |
| AMERIQUE | 49 694,7 | 10,4 | 33 172,4 | 10,3 | 16 522,3 | 10,7 | -16 650,1 | 49,8 |
| AFRIQUE | 23 975,5 | 5,0 | 16 047,7 | 5,0 | 7 927,8 | 5,1 | -8 119,9 | 49,4 |
| OCEANIE | 4 368,4 | 0,9 | 843,3 | 0,3 | 3 525,1 | 2,3 | +2 681,8 | - |
| AUTRES | 2 896,9 | 0,6 | 46,6 | - | 2 850,3 | 1,8 | +2 803,7 | - |
| TOTAL | 476 423,8 | 100,0 | 321 930,8 | 100,0 | 154 493,0 | 100,0 | -167 437,8 | 48,0 |

Figure 1 : structure géographique des échanges commerciaux
Source: Balance commerciale 2008, Office des changes

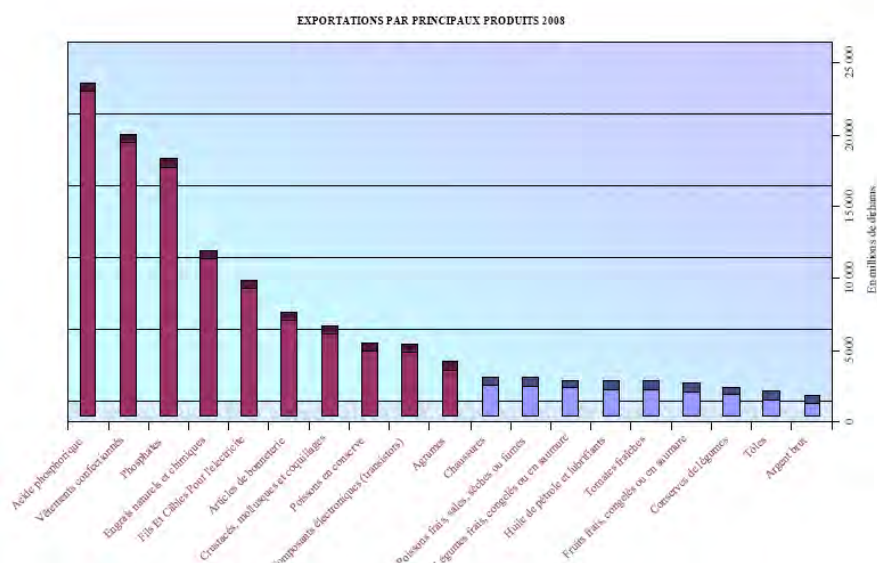


Figure 2: Exportations par principaux produits (millions DH)
Source: Balance commerciale 2008, Office des changes

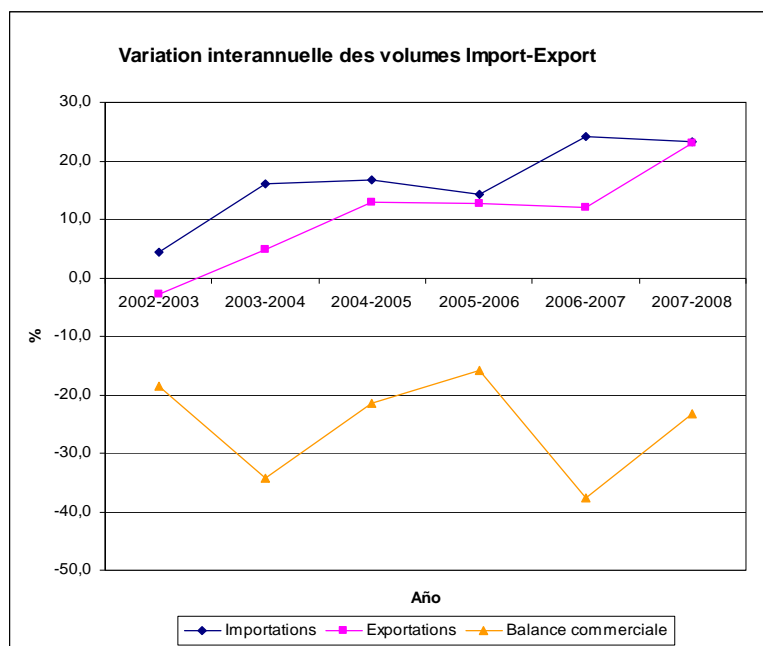


Figure 5: variation interannuelle des volumes import-export du Maroc
Source: *Balance commerciale 2008*, Office des changes

BALANCE COMMERCIALE
2004-2008

| | en millions de dirhams | | | | | Evolución 08/07 | |
|--|------------------------------|------------------|------------------|-------------------|-------------------|------------------|------------------|
| | 2004 | 2005 | 2006 | 2007* | 2008* | MDH | % |
| | Transactions globales | 245 817,7 | 283 644,7 | 322 532,9 | 386 804,4 | 476 423,8 | +89 619,4 |
| Importations | 157 921,2 | 184 379,5 | 210 553,6 | 261 287,5 | 321 930,8 | +60 643,3 | +23,2 |
| <i>Pétrole</i> | <i>14 539,0</i> | <i>23 946,9</i> | <i>25 171,7</i> | <i>26 249,6</i> | <i>30 843,6</i> | <i>+4 594,0</i> | <i>+17,5</i> |
| <i>Importations en ATPA-AP ET SP</i> | <i>40 105,4</i> | <i>44 962,6</i> | <i>49 623,5</i> | <i>58 016,2</i> | <i>61 994,9</i> | <i>+3 978,7</i> | <i>+6,9</i> |
| Exportations | 87 896,5 | 99 265,2 | 111 979,3 | 125 516,9 | 154 493,0 | +28 976,1 | +23,1 |
| <i>Phosphates et dérivés</i> | <i>13 871,5</i> | <i>16 173,5</i> | <i>17 665,7</i> | <i>22 337,2</i> | <i>50 852,9</i> | <i>+28 515,7</i> | <i>-</i> |
| <i>Exportations en suite d'ATPA-AP ET SP</i> | <i>65 010,4</i> | <i>71 471,8</i> | <i>81 168,5</i> | <i>90 872,6</i> | <i>105 377,6</i> | <i>+14 505,0</i> | <i>+16,0</i> |
| Solde | -70 024,7 | -85 114,3 | -98 574,3 | -135 770,6 | -167 437,8 | 31 667,2 | 23,3 |
| Taux de couverture % | 55,7 | 53,8 | 53,2 | 48,0 | 48,0 | | |

Tableau 8: balance commerciale 2004-2008
Source: *Balance commerciale 2008*, Office des changes

| PAYS | IMPORTATIONS MDH | Part % | EXPORTATIONS MDH | Part % | Solde MDH | Taux de Couverture % |
|--------------------------|---------------------|--------------|---------------------|--------------|-------------------|-------------------------|
| FRANCE | 48 365,6 | 15,0 | 30 954,7 | 20,0 | -17 410,9 | 64,0 |
| ESPAGNE | 35 868,8 | 11,2 | 27 448,9 | 17,8 | -8 419,9 | 76,5 |
| ITALIE | 21 672,9 | 6,7 | 7 273,6 | 4,7 | -14 399,3 | 33,6 |
| ALLEMAGNE | 14 789,9 | 4,6 | 3 219,0 | 2,1 | -11 570,9 | 21,8 |
| GRANDE-BRETAGNE | 8 987,3 | 2,8 | 5 277,6 | 3,4 | -3 709,7 | 58,7 |
| PAYS-BAS | 6 750,7 | 2,1 | 4 204,9 | 2,7 | -2 545,8 | 62,3 |
| U.E.B.L | 5 122,3 | 1,6 | 5 029,0 | 3,3 | -93,3 | 98,2 |
| PORTUGAL | 4 011,1 | 1,3 | 1 672,1 | 1,1 | -2 339,0 | 41,7 |
| SUEDE | 4 402,5 | 1,4 | 126,6 | 0,1 | -4 275,9 | 2,9 |
| POLOGNE | 3 131,1 | 1,0 | 1 163,9 | 0,7 | -1 967,2 | 37,2 |
| IRLANDE | 1 392,0 | 0,4 | 224,3 | 0,1 | -1 167,7 | 16,1 |
| FINLANDE | 2 557,1 | 0,8 | 106,4 | 0,1 | -2 450,7 | 4,2 |
| ROUMANIE | 1 394,2 | 0,4 | 587,8 | 0,4 | -806,4 | 42,2 |
| BULGARIE | 138,8 | 0,0 | 307,9 | 0,2 | +169,1 | - |
| AUTRICHE | 1 346,8 | 0,4 | 586,5 | 0,4 | -760,3 | 43,5 |
| GRECE | 924,1 | 0,3 | 897,6 | 0,6 | -26,5 | 97,1 |
| HONGRIE | 565,0 | 0,2 | 21,8 | - | -543,2 | 3,9 |
| REPUBLIQUE TCHEQUE | 829,5 | 0,3 | 113,3 | 0,1 | -716,2 | 13,7 |
| SLOVAQUIE | 717,0 | 0,2 | 327,7 | 0,2 | -389,3 | 45,7 |
| LITUANIE | 940,3 | 0,3 | 536,7 | 0,3 | -403,6 | 57,1 |
| DANEMARK | 895,5 | 0,3 | 38,8 | 0,0 | -856,7 | 4,3 |
| LETONIE | 1 950,4 | 0,6 | 88,2 | 0,1 | -1 862,2 | 4,5 |
| SLOVENE | 107,7 | - | 50,7 | - | -57,0 | 47,1 |
| MALTE | 67,8 | - | 568,4 | 0,4 | +500,6 | - |
| ESTONIE | 34,7 | - | 1,3 | - | -33,4 | 3,7 |
| CHYPRE | 13,7 | - | 8,8 | - | -4,9 | 64,2 |
| TOTAL UE à 27PAYS | 166 976,8 | 51,9 | 90 836,5 | 58,8 | -76 140,3 | 54,4 |
| AUTRES PAYS | 154 954,0 | 48,1 | 63 656,5 | 41,2 | -91 297,5 | 41,1 |
| TOTAL GENERAL | 321 930,8 | 100,0 | 154 493,0 | 100,0 | -167 437,8 | 48,0 |

Tableau 9: balance commerciale Maroc-Union européenne
Source: *Balance commerciale 2008*, Office des changes

| | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | Evolution 08/07 | |
|-------------------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------------|-------|
| | | | | | | MDH | % |
| ALGERIE | | | | | | | |
| Importations | 1 429,6 | 3 168,9 | 4 086,9 | 6 792,6 | 6 221,1 | -571,5 | -8,4 |
| Exportations | 359,2 | 445,6 | 505,8 | 617,5 | 874,0 | +256,5 | +41,5 |
| TUNISIE | | | | | | | |
| Importations | 752,8 | 1 105,7 | 1 177,4 | 1 654,0 | 1 875,9 | +221,9 | +13,4 |
| Exportations | 532,8 | 442,0 | 784,8 | 659,6 | 694,6 | +35,0 | +5,3 |
| LIBYE | | | | | | | |
| Importations | 411,3 | 629,3 | 830,8 | 793,2 | 687,6 | -105,6 | -13,3 |
| Exportations | 289,3 | 170,8 | 199,8 | 342,1 | 493,3 | +151,2 | +44,2 |
| MAURITANIE | | | | | | | |
| Importations | 19,2 | 9,4 | 13,9 | 10,6 | 46,8 | +36,2 | - |
| Exportations | 197,6 | 210,6 | 279,9 | 357,9 | 392,7 | +34,8 | +9,7 |
| UMA | | | | | | | |
| Importations | 2 612,9 | 4 913,3 | 6 109,0 | 9 250,4 | 8 831,4 | -419,0 | -4,5 |
| Exportations | 1 378,9 | 1 269,0 | 1 770,3 | 1 977,1 | 2 454,6 | +477,5 | +24,2 |

Tableau 10: balance commerciale Maroc-Pays de l'UMA
Source: *Balance commerciale 2008*, Office des changes

| | 2007 | 2008 | Evolution 08/07 | |
|--|----------------|----------------|-----------------|-------------|
| | | | MDH | % |
| Total | 9 250,4 | 8 831,4 | -419,0 | -4,5 |
| <i>dont:</i> | | | | |
| <i>Gaz de pétrole et autres hydrocarbures</i> | 5 869,2 | 5 846,3 | -22,9 | -0,4 |
| <i>Produits chimiques</i> | 651,3 | 634,8 | -16,5 | -2,5 |
| <i>Fer et acier en blooms et ébauches</i> | 544,4 | 401,6 | -142,8 | -26,2 |
| <i>Dattes</i> | 261,0 | 396,3 | +135,3 | +51,8 |
| <i>Fils, barres, palplanches, profilés en fer et acier</i> | 238,5 | 224,9 | -13,6 | -5,7 |
| <i>Engrais naturels et chimiques</i> | 116,3 | 156,5 | +40,2 | +34,6 |
| <i>Zinc brut</i> | 313,3 | 156,4 | -156,9 | -50,1 |
| <i>Huiles végétales brutes</i> | 114,7 | 108,9 | -5,8 | -5,1 |
| <i>Papiers finis et ouvrages en papiers</i> | 85,9 | 92,9 | +7,0 | +8,1 |
| <i>Bandages pneumatiques, chambres à air</i> | 110,9 | 73,6 | -37,3 | -33,6 |
| <i>Matières plastiques artificielles</i> | 187,8 | 67,7 | -120,1 | -64,0 |
| <i>Tissus de coton</i> | 73,1 | 53,9 | -19,2 | -26,3 |
| <i>Barres, tôles, feuilles et tubes en aluminium</i> | 26,5 | 34,1 | +7,6 | +28,7 |

Tableau 11: principaux produits importés du Maghreb central.
Source: Balance commerciale 2008, Office des changes

| | 2007 | 2008 | Evolution 08/07 | |
|---|----------------|----------------|-----------------|--------------|
| | | | MDH | % |
| Total | 1 977,1 | 2 454,6 | +477,5 | +24,2 |
| <i>dont:</i> | | | | |
| <i>Tôles</i> | 233,5 | 253,5 | +20,0 | +8,6 |
| <i>fil et câbles pour l'électricité</i> | 154,6 | 242,0 | +87,4 | +56,5 |
| <i>Engrais naturels et chimiques</i> | 23,7 | 139,4 | +115,7 | - |
| <i>Médicaments</i> | 77,2 | 109,2 | +32,0 | +41,5 |
| <i>Pâte à papier</i> | 117,7 | 108,8 | -8,9 | -7,6 |
| <i>Huile de pétrole et lubrifiants</i> | 7,5 | 74,1 | +66,6 | - |
| <i>Voitures industrielles</i> | 27,7 | 70,0 | +42,3 | - |
| <i>Sulfate de baïum</i> | 20,8 | 42,0 | +21,2 | - |
| <i>Poissons en conserve</i> | 43,3 | 34,9 | -8,4 | -19,4 |

Tableau 12: principaux produits exportés au Maghreb central.
Source: Balance commerciale 2008, Office des changes

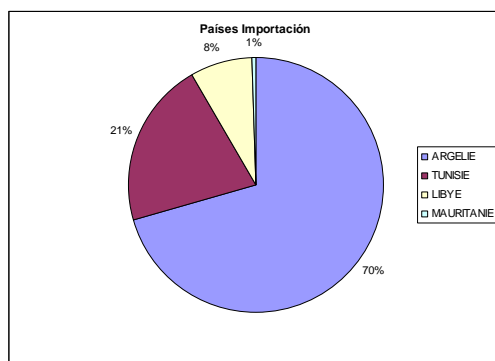


Figure 6: poids d'importation des pays du Maghreb (millions DH)
Source: Balance commerciale 2008, Office des changes

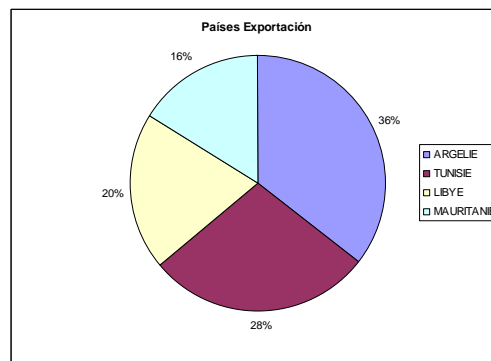


Figure 7: poids d'exportation des pays du Maghreb (millions DH)
Source: Balance commerciale 2008, Office des changes

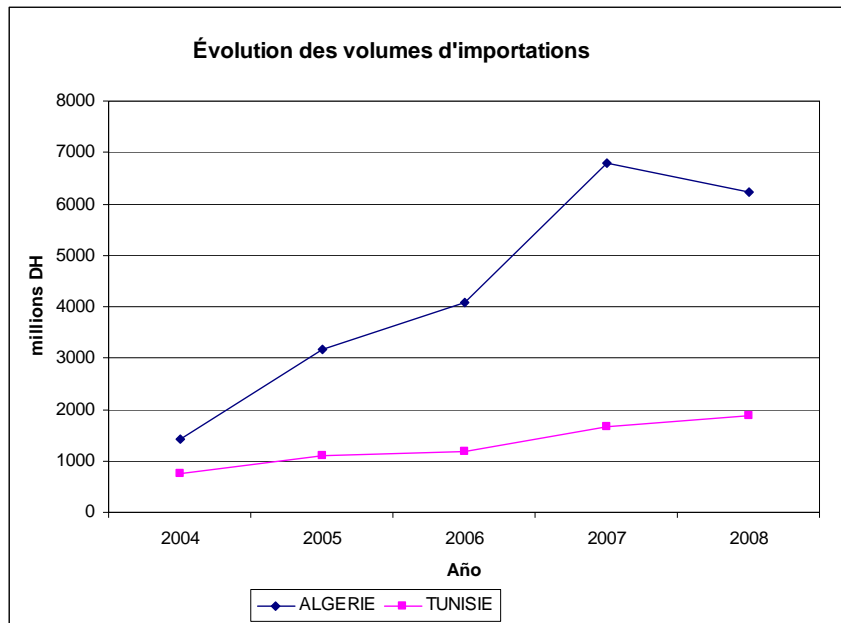


Figure 8: évolution des importations des pays du Maghreb central vers le Maroc
Source: *Balance commerciale 2008*, Office des changes

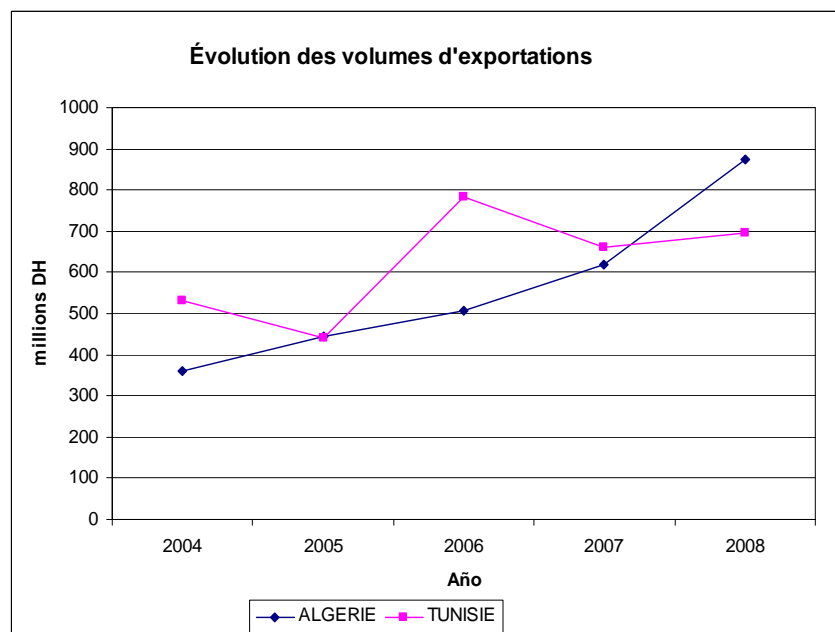


Figure 9: évolution des exportations du Maroc vers les pays du Maghreb central
Source: *Balance commerciale 2008*, Office des changes

Répartition des grands magasins par ville

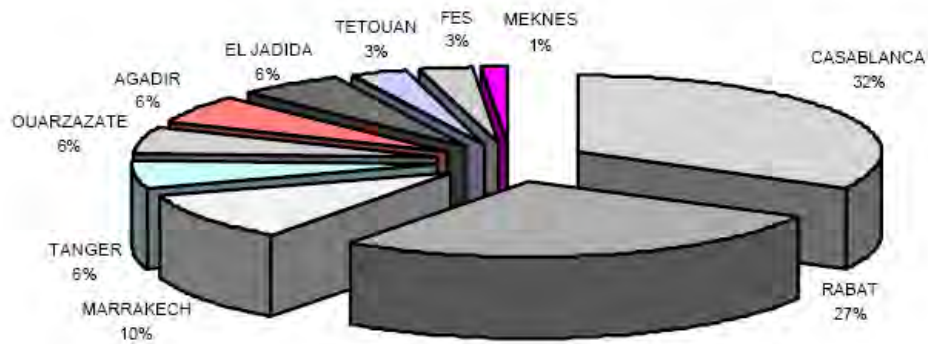


Figure 10: localisation des centre commerciaux

Source: *Étude sur les grands magasins*, 2002, ministère de l'Industrie, du Commerce, de l'Énergie et des Mines, département du Commerce et de l'Industrie

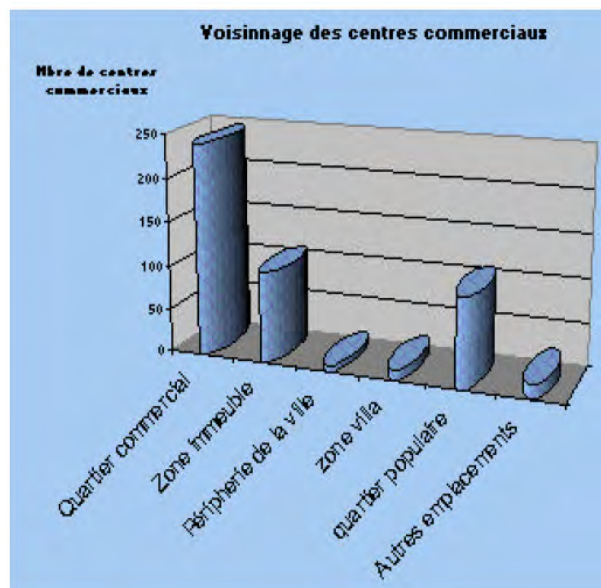


Figure 11: localisation des centres commerciaux

Source: *Étude sur les grands magasins*, 2002, ministère de l'Industrie, du Commerce, de l'Énergie et des Mines, département du Commerce et de l'Industrie

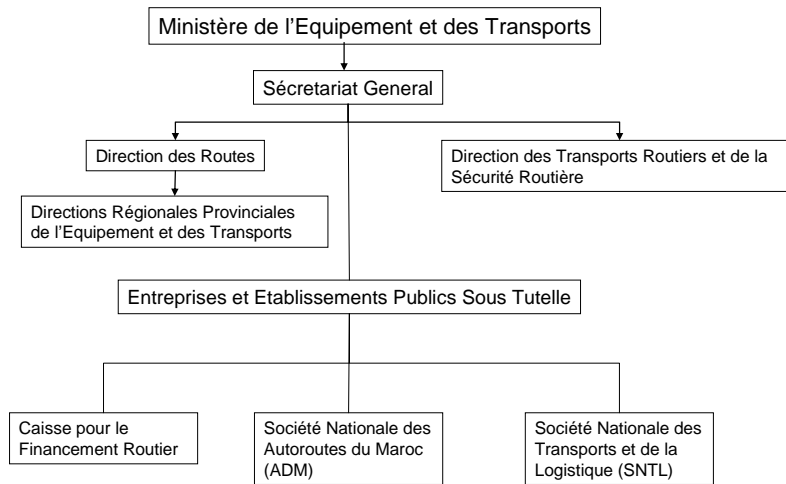


Figure 12: gestion du transport routier
Source: *Étude sur les besoins de formation en transport dans la Méditerranée Occidentale*, 2009, CETMO

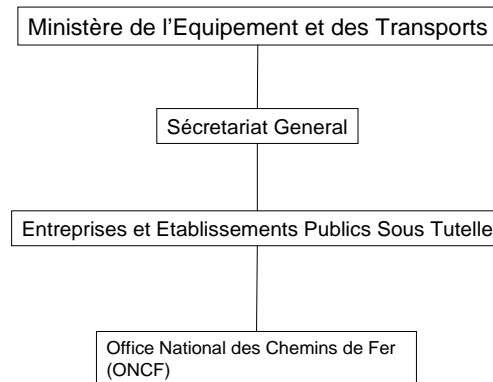


Figure 13: gestion du transport ferroviaire
Source: *Étude sur les besoins de formation en transport dans la Méditerranée Occidentale*, 2009, CETMO

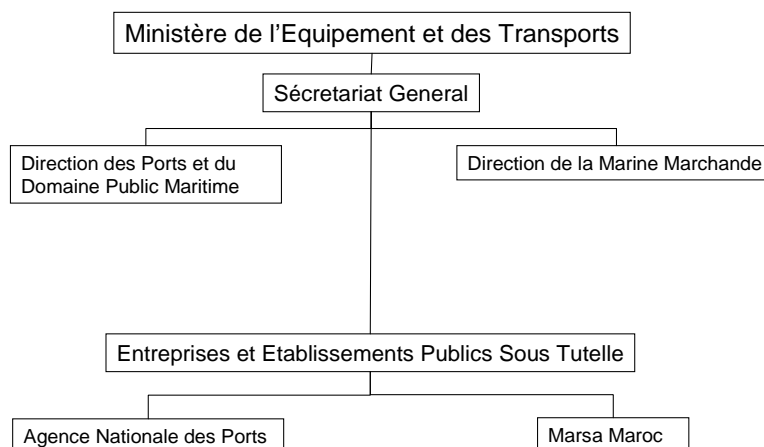


Figure 14: gestion du transport maritime.
Source: *Étude sur les besoins de formation en transport dans la Méditerranée Occidentale*, 2009, CETMO

| Grand secteur | 2004 | 2005 | 05/04 |
|-------------------------------|--------------|--------------|----------|
| IND. AGRO-ALIMENTAIRES | 1814 | 1714 | -6 |
| IND. TEXTILES & DU CUIR | 2178 | 1873 | -14 |
| IND. CHIMIQUES & PARCHIMIQUE | 4346 | 5056 | 16 |
| IND. METALLIQUES & MECANIQUE | 912 | 969 | 6 |
| IND. ELECTRIQUES & ELECTRONIQ | 1152 | 1320 | 15 |
| TOTAL | 10402 | 10932 | 5 |

Tableau 13: répartition du capital étranger par grand secteur (millions DH)
Source: *Industrie en chiffres. Exercice 2005*, ministère de l'Industrie, du Commerce, de l'Énergie et des Mines, département du Commerce et de l'Industrie.

**Tableau 1 : Comparaison des frais portuaires
(en Euros par conteneur de quarante pieds)**

| Port | Casablanca | Le Havre | Anvers | Bilbao | Barcelone | Gênes | Istanbul |
|---------------------------------|------------|----------|--------|--------|-----------|-------|----------|
| Frais de services aux terminaux | 227 | 123 | 112 | 90 | 140 | 132 | 83 |
| Coût de manutention | 132-193 | 135 | 90 | 110 | 110 | 90 | 110 |

Source : Etude réalisée pour la Direction de la Marine Marchande, Drewry 2005.

Tableau 14: comparaison des frais portuaires.
Source: *La logistique du commerce et la compétitivité du Maroc*, 2006, ministère de l'Équipement et du Transport et Banque mondiale

Répartition des entreprises selon le parc de véhicules à moteur :

| Nombre de véhicules à moteur | 0 | 1 | 2 | 3 à 5 | 6 à 10 | 11 à 20 | + de 20 | Total |
|------------------------------|-----|-------|-------|-------|--------|---------|---------|-------|
| Nombre d'entreprises | 400 | 10470 | 1535 | 648 | 273 | 80 | 52 | 13458 |
| Pourcentage | 3% | 77.8% | 11.4% | 4.8% | 2% | 0.6% | 0.3% | 100% |

La forme juridique dominante est l'entreprise individuelle :

| Forme Juridique | Entreprises individuelles | SARL | SNC | SA | AUTRES | TOTAL |
|----------------------|---------------------------|------|-------|-------|--------|-------|
| Nombre d'entreprises | 11990 | 1353 | 48 | 48 | 4 | 13458 |
| Pourcentage | 89.1% | 10.1 | 0.47% | 0.36% | 0.03% | 100% |

Le transport pour compte propre

| | Agriculteur | Industriel | Commerçant | Entrepreneur | Services | Total |
|-----------|-------------|------------|------------|--------------|----------|-------|
| - ou = 8T | 953 | 3099 | 2882 | 1627 | 0 | 8561 |
| +8T | 220 | 3565 | 3135 | 3418 | 13 | 10351 |
| Total | 1173 | 6664 | 6017 | 5045 | 13 | 18912 |

Tableau 15: caractérisation des entreprises de transport routier de marchandises.
Source: Étude sur la faisabilité de mise en place de plates-formes logistiques multimodales de fret au Maroc (2007).

Répartition des entreprises par aire de marché

| Service | National | International | Total |
|----------------------|----------|---------------|-------|
| Nombre d'entreprises | 13206 | 252 | 13458 |
| Pourcentage | 98% | 2% | 100% |

Tableau 16: répartition des entreprises de transport routier de marchandises par aire de marché.
Source: *Étude sur la faisabilité de mise en place de plates-formes logistiques multimodales de fret au Maroc*, 2007.

| | Casablanca | | Tanger | | Nador | |
|---------------|------------|---------------------|---------|---------------------|--------|---------------------|
| | Tonnes | Nombre de remorques | Tonnes | Nombre de remorques | Tonnes | Nombre de remorques |
| Import | 286436 | 13387 | 1250974 | 66813 | 58741 | 3215 |
| Export | 159539 | 9175 | 1772655 | 68969 | 72928 | 3068 |
| Total | 445975 | 22562 | 3023629 | 135782 | 131669 | 6283 |

Tableau 17: répartition des trafics TIR (tares de poids lourds comprises) en 2005.

Source: *Étude sur la faisabilité de mise en place de plates-formes logistiques multimodales de fret au Maroc, 2007.*

EVOLUTION DU TRAFIC TIR EN TONNAGE

| | | 2 000 | 2 001 | 2 002 | 2 003 | 2 004 | 2 005 | 2 006 | 2 007 | 2 008 | 2 009 |
|---------------|--------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| NADOR | IMPORT | 38 382 | 42 795 | 42 798 | 71 850 | 65 204 | 58 757 | 70 579 | 82 904 | 131 523 | 178 778 |
| | EXPORT | 61 513 | 40 747 | 67 942 | 91 814 | 78 785 | 72 809 | 64 979 | 67 649 | 94 515 | 85 038 |
| | TOTAL | 99 895 | 83 542 | 110 740 | 163 664 | 143 989 | 131 566 | 135 558 | 150 553 | 226 038 | 263 816 |
| TANGER | IMPORT | 818 258 | 892 409 | 925 463 | 1 013 032 | 1 161 820 | 1 250 974 | 1 359 295 | 1 596 735 | 1 773 234 | 1 511 228 |
| | EXPORT | 1 178 904 | 1 274 921 | 1 334 650 | 1 302 418 | 1 569 181 | 1 772 655 | 1 855 631 | 2 090 336 | 2 037 777 | 1 322 243 |
| | TOTAL | 1 997 162 | 2 167 330 | 2 260 113 | 2 315 450 | 2 731 001 | 3 023 629 | 3 214 926 | 3 687 071 | 3 811 011 | 2 833 471 |
| CASABLANCA | IMPORT | 321 926 | 292 715 | 287 693 | 265 885 | 274 096 | 286 436 | 288 181 | 313 217 | 308 971 | 194 079 |
| | EXPORT | 231 783 | 183 871 | 168 028 | 154 521 | 159 880 | 159 539 | 168 192 | 157 485 | 179 236 | 113 516 |
| | TOTAL | 553 709 | 476 586 | 455 721 | 420 406 | 433 976 | 445 975 | 456 373 | 470 702 | 488 207 | 307 595 |
| AGADIR | IMPORT | | | | | | | | | 4 880 | 11 776 |
| | EXPORT | | | | | | | | | 8 336 | 32 703 |
| | TOTAL | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 13 216 | 44 479 |
| TRAFIC GLOBAL | IMPORT | 1 178 566 | 1 227 919 | 1 255 954 | 1 350 767 | 1 501 120 | 1 596 167 | 1 718 055 | 1 992 856 | 2 218 608 | 1 895 861 |
| | EXPORT | 1 472 200 | 1 499 539 | 1 570 620 | 1 548 753 | 1 807 846 | 2 005 003 | 2 088 802 | 2 315 470 | 2 319 866 | 1 553 500 |
| | TOTAL | 2 650 766 | 2 727 458 | 2 826 574 | 2 899 520 | 3 308 966 | 3 601 170 | 3 806 857 | 4 308 326 | 4 538 474 | 3 449 361 |

Tableau 18: trafic de marchandises par transport ferroviaire.

Source: *Le Maroc en chiffres 2007*

| Trafic marchandises | 2006 | 2007 |
|---------------------------------------|--------|--------|
| Nombre wagons | 5 886 | 5 886 |
| Wagons chargés (milliers) | 614 | 617 |
| Tonnes/km (millions) | 5 867 | 5 833 |
| Tonnage chargé (milliers de tonnes) | 35 503 | 36 033 |
| Dont: phosphates (milliers de tonnes) | 27 121 | 27 760 |

Tableau 19: Trafic de marchandises par transport ferroviaire.

Source: *Le Maroc en chiffres 2007*

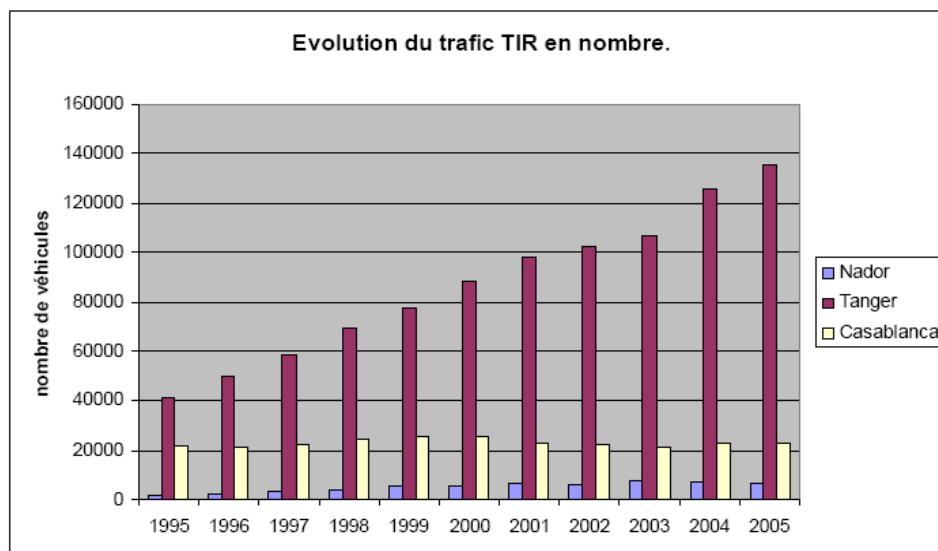


Figure 15: évolution du trafic TIR (ODEP, annuaire 2005).

Source: *Étude sur la faisabilité de mise en place de plates-formes logistiques multimodales de fret au Maroc, 2007*

| Armateur | Domain d'activité |
|------------------|---|
| Limadet Ferry | Transport de passagers |
| COMANAV | Trafic de lignes, tramping, transport de passagers, transport polythermes |
| COMARIT | Transport frigorifique et de passagers |
| Navimar | Transport frigorifique |
| Marphocean | transport d'acide phosphorique et de cargaisons de vracs |
| Atlas Navigation | Ligne régulières et Tramping |
| Cotrama | Transports polythermes |
| IMTC | Lignes régulières Transports |
| Petrocab | Société Pétrolière, Cabotage pétrolier |

Tableau 20: armateurs marocains et leur domaine d'activité

Source: Direction de la Marine marchande, in *CETMO*

| | Exel | Géodis | Maersk Logistics | Grave leau | M & M | ID-Logistics Maroc ⁷ |
|------------------------------|------|--------|------------------|------------|-------|---------------------------------|
| Entreposage | oui | oui | oui | oui | oui | oui |
| Gestion du stock | oui | oui | oui | oui | oui | oui |
| Préparation des commandes | oui | oui | | | oui | oui |
| Transport | oui | oui | oui | oui | oui | oui |
| Recouvrement | | | | | | |
| Conseil | oui | | | | | oui |
| Services informatiques assoc | oui | | | oui | | oui |
| Messagerie | | | | oui | | |

Tableau 21: Activités des principaux prestataires logistiques étrangers.

Source: *Étude sur la faisabilité de mise en place des plates-formes logistiques multimodales de fret au Maroc, 2007*

| | La Voie Express | SDTM | Marotrans Logismar | SNTL |
|---------------------------------|--------------------|------|-----------------------|------|
| Entreposage | oui | oui | oui | oui |
| Gestion du stock | oui | oui | oui | oui |
| Préparation des commandes | oui | oui | oui | oui |
| Transport | oui | oui | oui | oui |
| Recouvrement | oui | oui | | oui |
| Conseil | oui | | oui | oui |
| Services informatiques associés | oui | | oui | oui |
| Messagerie | oui | oui | | |

Tableau 22: Activités des principaux prestataires logistiques marocains.

Source: *Étude sur la faisabilité de mise en place des plates-formes logistiques multimodales de fret au Maroc, 2007*

Liste des entreprises et organismes contactés

MAROC

| Secteur | Type d'entreprise ou organisme | Profil | Organisme |
|-------------------------------|--|---|--|
| Transport routier | Entreprise de transport à capital national | Entreprise ou groupe qui revêt une importance particulière en matière de transport routier à l'intérieur du pays. | Société nationale des transports et de la logistique Rue EL Fadila - Quartier Industriel Cité Yacoub El Mansour Rabat www.sntl.ma PLUMAG Lot 47, zone industrielle 26100 Berrechid www.plumag.com |
| | Entreprise de transport ayant une part de capital étranger | Entreprise spécialisée en transport national | M&B Transport 465, av. Ambassadeur Ben Aïcha Casablanca - Roches noires Office nationale des chemins de fer 8 bis, rue Abderrahmane Ghafiki 10000 Rabat - Agdal http://www.oncf.ma International Maritime Transport Corporation 50, av. Pasteur 20300 Casablanca www.imtc.co.ma |
| Transport ferroviaire | Entreprise ferroviaire | Principale entreprise ferroviaire qui opère sur le réseau national. | Office nationale des chemins de fer 8 bis, rue Abderrahmane Ghafiki 10000 Rabat - Agdal http://www.oncf.ma |
| Transport maritime | Compagnie maritime nationale | Entreprise nationale | International Maritime Transport Corporation 50, av. Pasteur 20300 Casablanca www.imtc.co.ma |
| | Terminal de conteneurs | Terminal de conteneurs, si possible privé ; entreprise consacrée à la manipulation de marchandises. | Marsa Maroc 175, rue Zerktouni 20100 Casablanca |
| Secteur portuaire | Autorités portuaires | organismes publics de gestion et supervision du transport maritime et des navires | Agence nationale des ports Lotissement Mandarona 300, Lot n°8 Casablanca Sidi Mâarouf |
| | Opérateurs logistiques | Opérateur logistique national, spécialisé en stockage, distribution... et logistique interne. | Direction de la Marine marchande Boulevard Félix Houphouët Boigny Casablanca La voie express 19, rue Ibnou Koutia Aïn Sebaâ Casablanca www.lavoieexpress.ma |
| Associations professionnelles | Association professionnelle privée | Association regroupant des entreprises de différents secteurs, y compris le transport routier et le secteur logistique. | Altadis 87, rue Ahmed El Figuigui, 20006 Casablanca Confédération générale des entreprises du Maroc Angle avenue Far et Mohamed Errachid Casablanca www.cgem.ma |
| | Centre de formation professionnelle | | Office de la formation professionnelle et de la promotion du travail 50, rue Corporal Driss Chbakou 20302 Casablanca |
| Administration publique | Ministère de l'Équipement et des Transports | Interlocuteur connaissant les plans du ministère pour la modernisation du secteur logistique. | Ministère de l'Équipement et du Transport Quartier Administratif Rabat - Chellah http://www.mtpnet.gov.ma |

Principales sources bibliographiques

Ouvrages, revues et articles

- *La logistique du commerce et la compétitivité du Maroc*, ministère de l'Équipement et du Transport, Banque Mondiale, mai 2006
- GROUPEMENT SAMARCANDE-SCET-DAQUIN-FERRIERE, *Étude de faisabilité de mise en place des plateformes logistiques multimodales de fret au Maroc. Rapport de diagnostic*, ministère de l'Aménagement du territoire, de l'Eau et de l'Environnement, Rabat, mars 2007
- *Les besoins de formation en transport dans les pays de la Méditerranée Occidentale. Cas des pays du Maghreb*, CETMO et Groupe des ministres de transport de la Méditerranée Occidentale, Barcelone, décembre 2009.
- CATRAM CONSULTANTS, *Besoins en plates-formes logistiques*, Euromed et Banque européenne d'investissement, décembre 2007.
- *Étude de diagnostic. Partie II: enjeux nationaux. Module 8: Maroc*, Projet EuroMed Transport - Contrat principal, Tunis, décembre 2004.
- *Balance commerciale 2008*, Office des changes, Rabat, 2009
- *Le Maroc en chiffres 2007*, Banque marocaine du commerce extérieur, Rabat, 2008

Sitographie

- Administration des Douanes et Impôts indirects
<http://www.douane.gov.ma/>
- Ministère de l'Industrie, du Commerce et des nouvelles Technologies
<http://www.mcinet.gov.ma>
- Ministère de l'Équipement et des Transports
<http://www.mtpnet.gov.ma>
- Office des changes
www.oc.gov.ma
- EUR-Lex.europa.eu
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32000D0204:ES:HTML>
- The World Factbook (CIA)
[#a">http://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/2012.html?countryName=Algeria&countryCode=ag®ionCode=af&#a](http://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/2012.html?countryName=Algeria&countryCode=ag®ionCode=af)
- ASMEX

<http://www.asmex.org/asmex/Modules.jsp?THM=10&MOD=59>

- Confédération générale des entreprises du Maroc

<http://www.cgem.ma/>

- www.maroc.ma
- <http://www.transportmaroc.ma/transitaires.php>

Acronymes des organismes et institutions marocaines citées

| | |
|----------------|--|
| ADM | Autoroutes du Maroc |
| ANP | Agence nationale des ports |
| BAD | Banque africaine de développement |
| CDG | Caisse de dépôt et de gestion |
| CEN-SAD | Communauté des États sahélo-sahariens |
| CFR | Caisse pour le financement routier |
| CMA-CGM | Opérateur global né de la fusion de la Compagnie générale d'affrètement et de la Compagnie générale maritime |
| COMANAV | Compagnie marocaine de navigation |
| DMM | Direction de la Marine marchande |
| DPDPM | Direction des Ports du domaine public maritime |
| DR | Direction des Routes |
| DRPET | Directions régionales provinciales de l'Équipement et des Transports |
| EHTP | École Hassiana des travaux publics |
| EMG | École marocaine d'ingénierie |
| EMI | École Mohammadia d'ingénieurs |
| ERAC | Établissements régionaux d'aménagement et de construction |
| EST | Écoles supérieures de technologie |
| FEC | Fonds d'équipement communal |
| IFTSTP | Instituts de formation des techniciens spécialisés des travaux publics |
| IMTC | International Maritime Transport Corporation |
| INFTR | Institut national de formation aux métiers du transport routier |
| ISEM | Institut supérieur d'études maritimes |
| ISTL | Institut supérieur des transports et de logistique |
| MAD | Dirham marocain |
| MET | Ministère de l'Équipement et des Transports |
| MSC | Maritime Service Container |
| OFPPT | Office de la formation professionnelle et de la promotion du travail |
| ONA | Groupe de grande distribution ONA |

| | |
|-----------------|--|
| ONCF | Office national des chemins de fer |
| ONT | Office national des transports |
| PAS | Programme d'ajustement structurel |
| SNTL | Société nationale des transports et de la logistique |
| SOSEP | Société d'exploitation des ports |
| SOMAPORT | Société marocaine des ports du Maroc |
| TMSA | Agence spéciale Tanger Méditerranée |
| UA | Union africaine |
| UMA | Union du Maghreb arabe |