

## *Le secteur de transport des marchandises : Contraintes et voies de réformes*



## Table des matières

<i>Liste des graphiques</i> .....	3
<i>Liste des tableaux</i> .....	3
<i>Liste des acronymes</i> .....	3
<i>Introduction</i> .....	4
<b>1. Diagnostic du secteur de transport des marchandises</b> .....	5
1.1. Des freins au développement du transport des marchandises ...	5
1.2. ... conjugués à une intensité concurrentielle relativement faible .....	7
<b>2. La réforme du transport des marchandises</b> .....	9
2.1. Vers la libéralisation du transport routier .....	10
2.2. Réformer le transport maritime pour rehausser sa compétitivité .....	11
2.3. Diversification de l'activité et extension du réseau ferroviaire .....	15
<b>3. Evaluation des impacts macroéconomiques de la réforme du transport</b> .....	17
<i>Conclusion</i> .....	20
<i>Annexes</i> .....	22
<i>Bibliographie</i> .....	27

## *Liste des graphiques*

Graphe 1 : Effet de la production des phosphates sur les produits financiers de l'ONCF.....	7
Graphe 2 : Estimations des markups par branche d'activité.....	8
Graphe 3 : les markups et les productivités du travail par secteur pour l'année de base 1998	9
Graphe 4 : Evolution du trafic des marchandises transportées par la SNTL sur la période 1998-2011 (en milliers de tonnes) .....	10
Graphe 5 : Evolution du trafic des marchandises transportées par voie maritime sur la période 1999-2011 (en millions de tonnes).....	12
Graphe 6 : Durée des procédures et coûts moyens d'exportation/importation .....	13
Graphe 7 : coûts d'exportation/importation d'un conteneur (en US\$), et délai nécessaire à l'exportation/importation (jours).....	13
Graphe 8 : Evolution du trafic des marchandises transportées par voie ferroviaire sur la période 1999-2011 (en millions de tonnes).....	16

## *Liste des tableaux*

Tableau 1: La dépendance du trafic ferroviaire des marchandises aux phosphates .....	6
Tableau 2 : Caractéristiques des principaux ports commerciaux du Maroc.....	14
Tableau 3 : Les principaux investissements portuaires au Maroc .....	15
Tableau 4 : Variation des variables suite à une baisse du markup de 5% et de 10%.....	18
Tableau 5 : Indices de Lerner estimés .....	24

## *Liste des acronymes*

AMLOG : Association Marocaine pour la Logistique  
EVP : Equivalent Vingt Pieds.  
OCP : Office Chérifien des Phosphates.  
ONCF : Office National des Chemins De Fer.  
PME : Petites et Moyennes Entreprises.  
RAM : Royal Air Maroc.  
SNTL : Société Nationale du Transport et de la Logistique.  
TGV : Train à Grande Vitesse.  
TIR : Transport International Routier.  
TPE : Très Petites Entreprises.

## Introduction

Dans un environnement de plus en plus compétitif, le Maroc a plus que jamais besoin d'un secteur de transport concurrentiel et dynamique en phase avec les chantiers structurants engagés et les grandes réformes entamées, par notre pays, dans la perspective d'améliorer la compétitivité et la productivité de son tissu économique. En effet, ce secteur contribue à hauteur de 5,8% du total des valeurs ajoutées et 10,3% de celle des activités tertiaires en 2011 aux prix constants. Sa valeur ajoutée est passée de 19,6 milliards de dirhams en 2000 à 33,8 milliards de dirhams en 2011, soit une croissance annuelle moyenne de 5%. En termes d'emplois créés, le transport (y compris entrepôts et communications) a employé, en 2011, près de 493.460 personnes ce qui représente 4,7% de la population active occupée, dont 76% dans le milieu urbain.

En outre, le transport, et en particulier celui des marchandises, est indéniablement nécessaire au bon fonctionnement du tissu productif de par sa présence au niveau de tous les maillons de la chaîne de valeur, de l'amont à l'aval. Il s'agit, de ce fait, d'un secteur d'appui contribuant à la croissance nationale, comme en témoigne la corrélation positive entre l'évolution de l'activité économique globale et la croissance du secteur<sup>1</sup>. De même, le rôle du secteur du transport est capital dans l'intégration de l'économie nationale dans l'économie mondiale ainsi que dans le désenclavement des zones reculées du territoire national permettant de juguler les pressions monopolistiques et les inégalités interrégionales.

Toutefois, le transport des marchandises reste relativement peu développé en raison de sa structure fragmentée, de la vétusté de son parc, de son coût élevé et des insuffisances enregistrées en matière d'organisation et de gestion. Pour surmonter ces handicaps, notre pays s'est engagé, ces dernières années, dans un processus de modernisation du secteur et du développement de ses infrastructures<sup>2</sup>. L'objectif est alors d'introduire la concurrence, de réguler le marché et d'encadrer les petits opérateurs, dont la majorité exerce son activité dans l'informel, afin de mettre à niveau ce secteur pour qu'il assure son appui à l'activité économique nationale.

Le présent travail traite dans sa première partie les principales contraintes qui entravent le bon fonctionnement du secteur du transport de marchandises. Cette partie se propose également d'estimer l'intensité concurrentielle de certains secteurs, dont le transport. La seconde partie de la note s'articule autour des principales actions mises en œuvre en vue de moderniser et de réformer le secteur du transport des marchandises, en l'occurrence celles mises en place dans le cadre de la nouvelle stratégie de la logistique. La troisième partie s'essaie à l'exercice d'évaluation, à l'aide d'un modèle d'équilibre général à deux secteurs, des impacts des différentes actions pro-concurrentielles entreprises.

<sup>1</sup> 0,4 avec un retard d'une année au seuil de confiance de 95%.

<sup>2</sup> Voir encadré 1.

## 1. Diagnostic du secteur de transport des marchandises

Les principaux modes de transport de marchandises au Maroc sont le transport routier, le transport maritime, et le transport ferroviaire<sup>3</sup>. Le secteur souffre d'un certain nombre d'handicaps qui amenuisent sa compétitivité et affaiblissent son intensité concurrentielle appelant, ainsi, les pouvoirs publics à déployer des efforts en termes de réformes et d'investissements en infrastructures dont la nouvelle stratégie de la logistique, conçue, en avril 2010, décline les axes les plus importants.

### *Encadré 1 : Le plan national d'investissement (2008-2012) pour le développement des infrastructures du transport*

Ce plan a engagé un budget de 120 milliards de dirhams pour développer les infrastructures du secteur. Une enveloppe de 31 milliards de dirhams est dédiée aux autoroutes, 21 milliards de dirhams aux gares routières et au réseau ferroviaire dans le cadre d'un programme général, 20 milliards de dirhams au Train à Grande Vitesse, 18 milliards de dirhams au projet Tanger-Med II, 8 milliards de dirhams pour l'entretien des routes, 8 milliards de dirhams pour la construction de 2000 km de routes rurales par an, 5,8 milliards de dirhams pour les aéroports, 3,3 milliards de dirhams pour l'entretien d'autres projets aéroportuaires, 2 milliards de dirhams pour la construction de 700 km de voie express et 2,4 milliards de dirhams pour la rocade méditerranéenne (plus un investissement complémentaire de 15 milliards de dirhams pour la construction de 384 km de nouvelles liaisons autoroutières).

### 1.1. Des freins au développement du transport des marchandises ...

Le transport routier constitue le principal mode de transport domestique des marchandises dans la mesure où il représente plus de 75% du fret national (hors phosphates). Les camions demeurent le premier moyen de transport routier des marchandises. Ce parc est constitué de 20.000 transporteurs, possédant 73.275 camions dont 53% pour compte d'autrui et 47% pour compte propre.

Cependant, le transport routier des marchandises pâtit de plusieurs difficultés qui freinent son développement et entravent son fonctionnement. Parmi celles-ci, il y a lieu de citer, l'atomicité et la fragmentation qui se reflètent dans la composition du secteur dominée par les TPE et les PME qui représentent 95% des entreprises opérant dans le secteur dont 90% sont des entreprises individuelles, qui détiennent chacune une flotte moyenne de 3 à 5 camions. Ces petites entités échappent généralement à la réglementation sociale et fiscale face aux entreprises structurées qui ne représentent que 10%. A cela, il convient d'ajouter la vétusté du parc national, dont l'âge moyen est de 13 ans<sup>4</sup>.

<sup>3</sup> Le transport aérien demeure le principal moyen du transport des passagers et ne contribue qu'accessoirement à la circulation des produits. Les opportunités offertes pour le fret aérien en tant que moyen d'ouverture sur de nouveaux marchés d'exportations et en tant que débouché de produit de niches tel que l'aéronautique, l'électronique, le textile haut de gamme, ... feront l'objet d'une analyse ultérieure afin de mieux cerner les particularités de cette activité.

<sup>4</sup> Le parc se distingue par trois groupes d'âges : 53% de camions ont plus de 10 ans d'âge, tandis que 34% ont plus de 15 ans et 22% ont plus de 20 ans.

De même, la forte concurrence exercée par l'informel, dont la part dépasse 40%, constitue un véritable handicap au développement du secteur. L'ensemble de ces facteurs contribue à rendre le coût du transport au Maroc relativement élevé et impacte négativement la compétitivité de la production nationale.

Quant au transport maritime, qui assure plus de 95% du transport des échanges extérieurs, il se heurte à un certain nombre d'obstacles relatifs, notamment, aux problèmes du surcoût ainsi qu'à son mode d'organisation, qui jouent en défaveur de sa productivité. Notons à cet égard, le coût de la traversée du détroit, qui avoisine 500 euros, soit deux à trois fois, plus cher comparativement au coût des distances de traversée comparables<sup>5</sup>. De ce fait, il semble indispensable de moderniser le secteur pour le rendre compétitif et performant. Les principales actions à entreprendre doivent s'inscrire dans l'objectif de la révision tarifaire, de la séparation du trafic des passagers de celui des marchandises telle qu'engagée dernièrement entre le port de Tanger Ville et celui de Tanger Med, de l'amélioration de la qualité des prestations de services rendues aux navires et aux marchandises, ainsi que du développement du trafic routier à partir du nouveau port Tanger Med.

S'agissant du transport ferroviaire, il se caractérise par une faible couverture du territoire national. En outre, l'accroissement en perspective des activités dans Tanger Med<sup>6</sup> serait en mesure d'accentuer l'insuffisance de la voie ferroviaire d'où la nécessité et l'importance de renforcer ce réseau afin qu'il puisse capter entre 30 et 35% du trafic provenant de Tanger Med.

Le transport des marchandises par voie ferroviaire se caractérise, également, par le poids prépondérant du trafic des phosphates qui représente plus de 70% du tonnage transporté.

**Tableau 1: Dépendance du trafic ferroviaire des marchandises aux phosphates**  
(En millions de tonnes)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Production des phosphates</b>	23	22,9	25,4	27,3	27,4	27,8	24,9	18,3	26,6	28
<b>Tonnage transporté des phosphates</b>	22,8	23	25,3	27	27,1	27,8	23,6	18,2	27	28
<b>Trafic de marchandises</b>	29,9	30,6	32,9	35,2	35,5	35,9	31,7	25,1	36	37
<b>T.phosphate/T.marchandises</b>	76%	75%	77%	77%	76%	77%	75%	72%	75%	76%

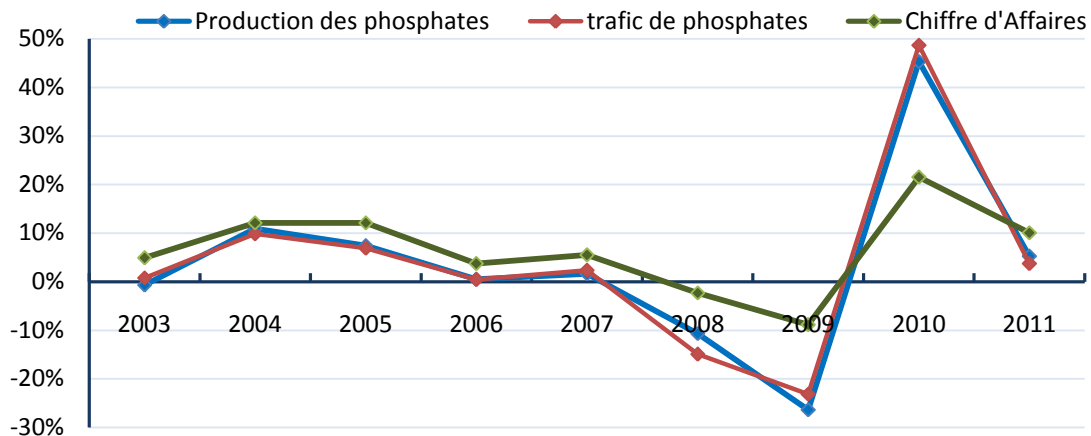
Source : OCP et ONCF.

L'analyse des résultats financiers de l'ONCF fait apparaître l'importance du poids du trafic des marchandises (y compris le phosphate) dans le chiffre d'affaires de l'office (58% sur la période 2008-2011), et, par conséquent, l'effet de l'évolution de la production et du trafic des phosphates sur les indicateurs de performances de l'ONCF.

<sup>5</sup> « Logistique du commerce et la compétitivité du Maroc », La Banque Mondiale, 2006.

<sup>6</sup> Le port Tanger Med, avec les extensions en cours, permettra à l'horizon 2015 d'atteindre une capacité de traitement de plus de 8 millions de conteneurs EVP, de 7 millions de passagers, de 700 000 camions, de 2 millions de véhicules et de 10 millions de tonnes d'hydrocarbures.

Graph 1 : Effet de la production des phosphates sur les produits financiers de l'ONCF



Source: OCP et ONCF

En effet, l'ONCF accorde un grand intérêt à l'accompagnement de son principal client dans son développement, en l'occurrence l'OCP. Les conventions de partenariat<sup>7</sup> entre les deux opérateurs et la création d'une direction dédiée à l'OCP au sein de l'ONCF en est un exemple illustratif. Notons à ce sujet que l'OCP a lancé le projet « slurry pipeline Khouribga Jorf » afin d'acheminer environ 38 millions de tonnes par an de phosphates par voie de pipelines pour un coût de revient estimé à 25 dollars la tonne.

## 1.2. ... conjugués à une intensité concurrentielle relativement faible ...

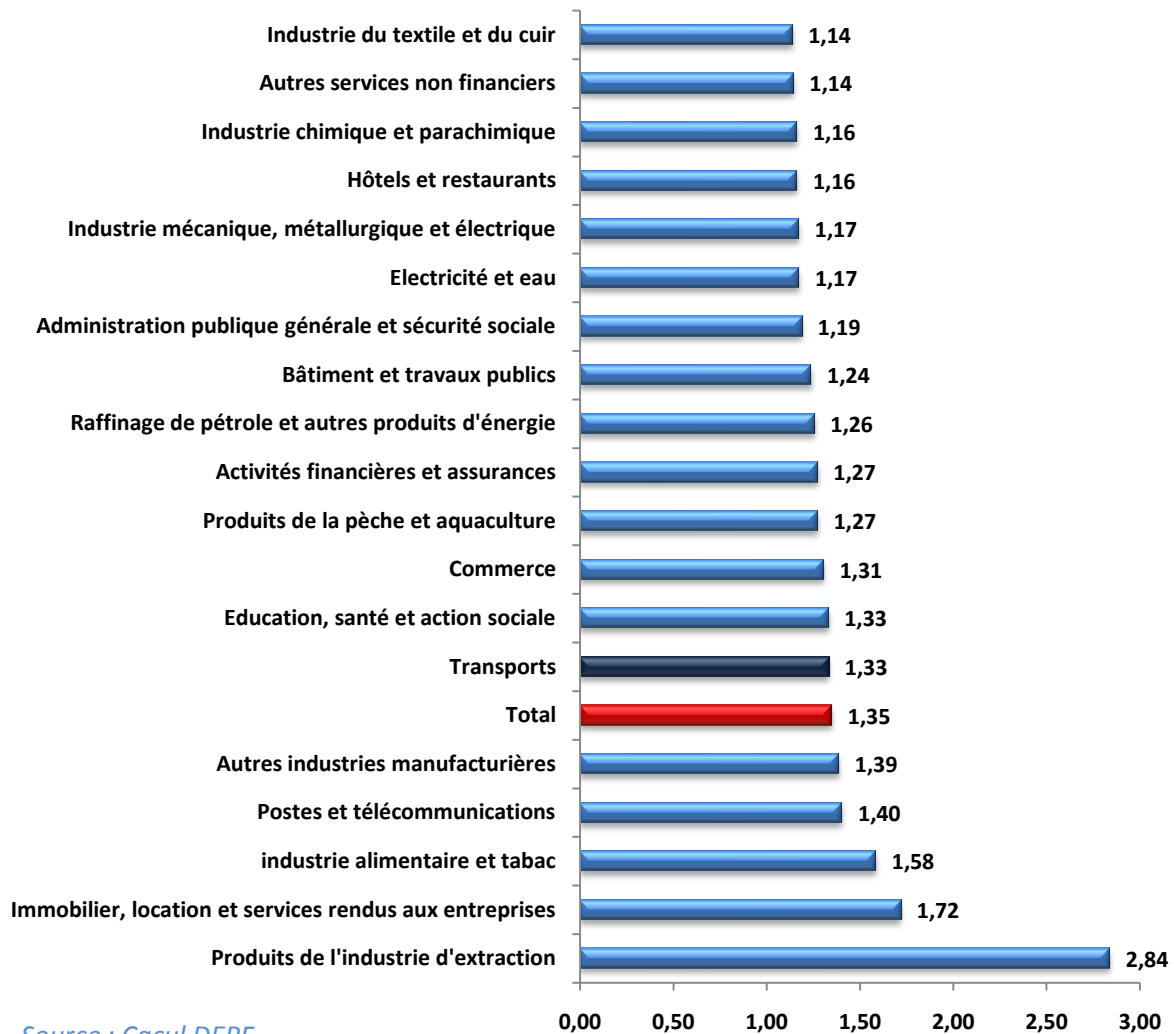
Le secteur de transport des marchandises serait plus performant en consolidant les réformes qui œuvrent pour résorber les insuffisances organisationnelles, structurelles et d'infrastructures. Ces insuffisances reviendraient en partie au comportement quasi monopolistique dans certains segments de ce secteur, d'où la nécessité d'en évaluer l'intensité concurrentielle par le biais du calcul du markup.

### *Encadré 2 : Markup : indice d'évaluation de l'intensité concurrentielle*

Le markup (ou marge économique) permet de mesurer l'intensité concurrentielle d'un secteur donné. Plus le secteur est concurrentiel, plus le markup se rapproche de 1, alors qu'un markup supérieur à 1 signifie que les profits du secteur sont anormalement élevés. Le calcul du markup est basé sur la valeur ajoutée et la rémunération des facteurs de production, à savoir l'emploi et le capital. Autrement dit, le champ de son analyse se limite à la sphère de la production.

<sup>7</sup> Il s'agit de deux conventions commerciales s'étalant sur une période de dix ans : la première 1994-2003 et la deuxième 2004-2014 ; celles-ci portent sur le transport ferroviaire de phosphates.

Graph 2 : Estimations des markups par branche d'activité



Source : *Caicul DEPF*

L'industrie d'extraction affiche le markup le plus élevé (2,84), en liaison avec l'importance de l'industrie des phosphates dont la production est monopolisée par l'Office Chérifien des Phosphates (OCP).

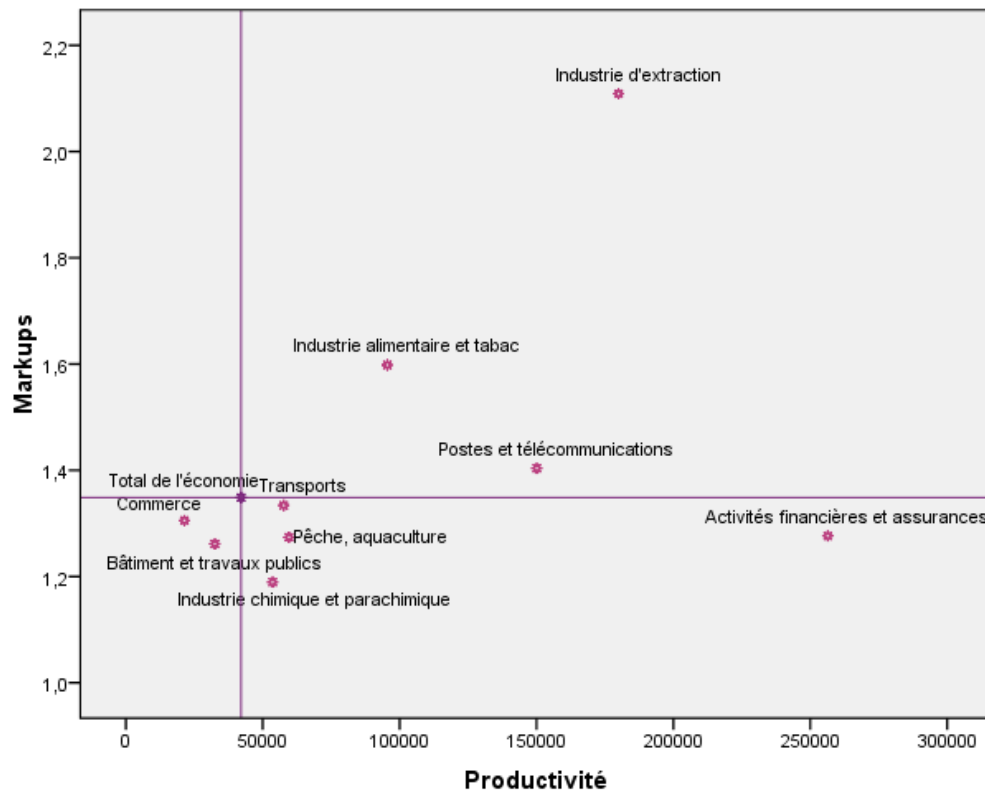
Pour ce qui est du markup du transport (1,33), il a été constaté qu'il est proche de celui du commerce (1,31) et ce, en raison de la similitude de leur structure. Il s'agit de secteurs fragmentés composés principalement de petits opérateurs, à quoi il convient d'ajouter les effets négatifs du poids conséquent de l'informel.

L'intensité concurrentielle du secteur de transport ne diffère que légèrement de celle de l'ensemble de l'économie nationale (dont le markup est égale à 1,35), ceci signifie que les efforts déployés pour réformer le secteur et instaurer la concurrence commencent à donner leurs fruits mais demeurent insuffisants, d'où l'engagement des pouvoirs publics dans une réforme intégrée reflétée par la stratégie logistique.



Il y a lieu de noter, dans ce sens, que l'agrégation des données du transport dans la comptabilité nationale rend difficile l'analyse de l'intensité concurrentielle propre à chaque sous-secteur, et, par conséquent, l'évaluation des politiques publiques mises en œuvre pour instaurer la concurrence au niveau des différentes composantes dudit secteur.

**Graph 3 : les markups et les productivités du travail par secteur pour l'année de base 1998<sup>8</sup>**



Source : Calcul DEPF.

Par ailleurs, l'analyse des markups en rapport avec la productivité des branches d'activités révèle que la plupart des branches ont un markup et une productivité autour de la moyenne nationale y compris le secteur du transport. Par contre, l'industrie d'extraction se caractérise par un markup élevé conjugué à une productivité élevée. Enfin, le secteur des activités financières et assurances se distingue par une productivité élevée et un markup relativement faible.

## 2. La réforme du transport des marchandises

Le secteur du transport des marchandises, toutes composantes confondues, a connu, ces dernières années, d'importantes réformes à améliorer la compétitivité du secteur en matière de qualité, de coût, de délai et d'organisation.

<sup>8</sup> Le traitement s'est basé sur les données de l'année de base 1998 vu la non disponibilité, pour le reste des années, de l'information concernant l'emploi pour la branche du transport dissociée de celle des postes et télécommunications. En effet, mis à part l'année de base 1998, la population active occupée est publiée d'une manière consolidée pour la branche « transports, entrepôts et communications ».

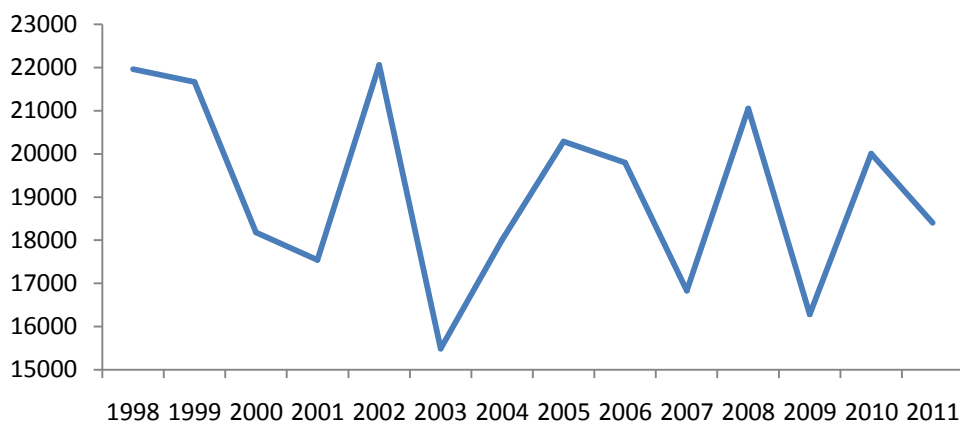
## 2.1. Vers la libéralisation du transport routier

La réforme du secteur de transport routier des marchandises, mise en vigueur en 2003, s'inscrivait dans l'objectif de rendre ce secteur concurrentiel et dynamique en mettant un terme aux situations de rente et de monopole qui le caractérisaient. Cette réforme visait également à hisser le transport national au niveau des standards internationaux et ce, dans le souci de répondre aux exigences de l'ouverture sur l'économie mondiale et de relever le défi de l'amélioration de la compétitivité de l'économie nationale qui en découle.

### *Encadré 3 : Axes de la réforme de 2003 du transport routier des marchandises*

- Encouragement de l'initiative privée et promotion de l'investissement dans le secteur du transport routier des marchandises par l'abolition de l'agrément et la suppression des restrictions quantitatives concernant les services offerts ;
- Redéfinition des relations entre chargeurs et transporteurs à travers la suppression du monopole d'affrètement dévolu auparavant à l'ONT, libéralisation des tarifs de transports des marchandises et instauration de contrats types ;
- Intégration du parc informel dans le secteur organisé en adoptant des facilitations d'ordre procédural et administratif ;
- Professionnalisation du secteur en introduisant des critères qualitatifs pour l'accès aux métiers du transport des marchandises pour compte d'autrui et la création de nouveaux métiers, en l'occurrence le commissionnaire et le loueur de véhicules automobiles, devant servir de support à la fonction de transport de marchandises et opérer à l'instar du transporteur dans un cadre concurrentiel.

**Graphe 4 : Evolution du trafic des marchandises transportées par la SNTL sur la période 1998-2011 (en milliers de tonnes)**



Source : SNTL.

Néanmoins, les mesures entreprises dans le cadre de cette réforme n'ont pas permis de réaliser pleinement les résultats escomptés. D'ailleurs, le poids de l'informel qui demeure important (45%) et l'évolution du tonnage transporté attestent des effets limités de ladite réforme. Le gouvernement a été ainsi amené à présenter, en mai 2010, dans le cadre de la stratégie nationale de la compétitivité logistique, un plan d'action conçu par le Ministère de tutelle en concert avec les professionnels pour palier aux insuffisances constatées.

La feuille de route, issue du contrat d'application, présente les principaux axes de la nouvelle politique des pouvoirs publics dans le domaine du transport des marchandises. Il s'agit notamment de :

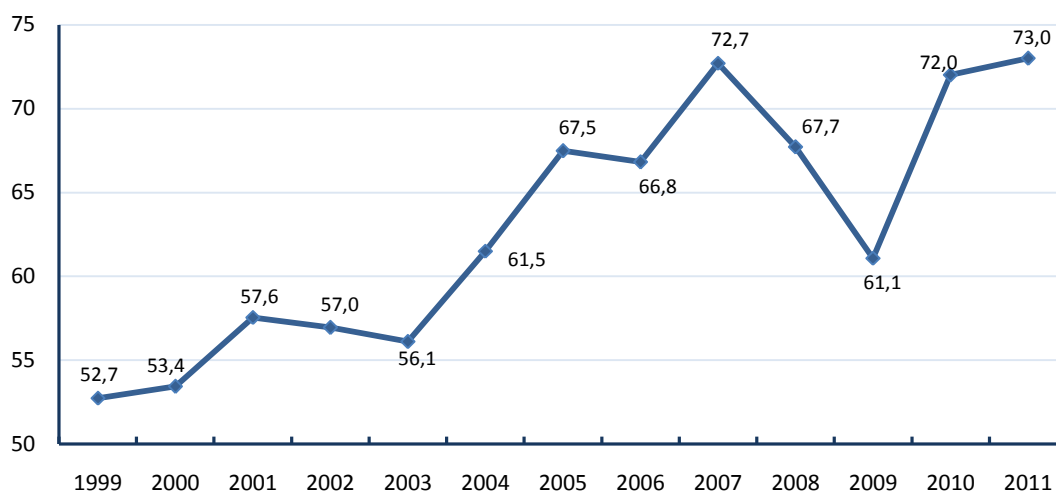
- Renforcer l'organisation du secteur du transport de marchandises en déterminant les conditions d'accès au métier de transporteur routier en termes de capacité financière, d'aptitude à exercer le métier et de formation ;
- Améliorer l'environnement juridique du transport routier de marchandises pour compte d'autrui en mettant l'accent sur la nécessité d'organiser les relations entre les différents intervenants par l'élaboration des contrats types de transport, de location et de sous-traitance, ainsi que d'institutionnaliser la coresponsabilité de l'ensemble des intervenants dans l'opération de transport (donneur d'ordre, expéditeur, commissionnaire, ...) ;
- Améliorer la compétitivité des entreprises du transport routier de marchandises. Les revendications des professionnels s'inscrivent essentiellement dans l'objectif de lutter contre le dumping par la publication des prix de référence, d'instaurer le gasoil professionnel et d'introduire un système d'imposition forfaitaire pour les entreprises de transport de petite taille.
- Développer le transport international routier (TIR) afin de renforcer la participation de la flotte nationale dans le transport international ;
- Moderniser le transport routier en renforçant le contrôle de véhicules de transport de marchandises et d'introduire de manière progressive le contrôle en entreprise.

## 2.2. Réformer le transport maritime pour rehausser sa compétitivité

Le transport maritime des marchandises revêt une importance cruciale dans la mesure où il profite d'un littoral de 3500 km pour assurer le transit de plus de 95% du commerce extérieur à travers 30 ports. Le port de Casablanca, qualifié de port polyvalent, s'accapare plus du tiers du trafic global. Celui de Mohammedia (17%) s'est spécialisé dans le trafic pétrolier, celui d'Agadir (5%) dans les produits de la pêche et les fruits et les légumes. Les ports de Safi (6,5%) et de Jorf Lasfar (23%) dans les minéraux, celui de Tanger (6,5%) dans le transport des passagers et de marchandises et le port de Nador dans l'acier, les mines et les industries agroalimentaires.

En termes d'évolution, le trafic maritime a connu, sur la période 1999-2011, un taux d'accroissement annuel moyen de 3% pour s'établir à 73 millions de tonnes en 2011 contre 52,7 millions de tonnes en 1999. Il y a lieu de noter que l'intensité du trafic portuaire et la nature des produits transportés sont tributaires de plusieurs paramètres. Il s'agit, notamment, du niveau des précipitations qui déterminent le niveau des importations en céréales et celui des exportations des produits agricoles, de la politique suivie en matière d'emmagasiner des produits stratégiques, de l'évolution des tarifs dans le marché international, ainsi que le niveau concurrentiel des exportations nationales. En 2008 et 2009, le trafic maritime a nettement fléchi sous l'effet de la crise internationale pour passer respectivement à 67,7 et 61 millions de tonnes. Celui-ci a retrouvé son niveau d'avant crise grâce à la reprise enregistrée en 2010.

**Graphe 5 : Evolution du trafic des marchandises transportées par voie maritime sur la période 1999-2011 (en millions de tonnes)**

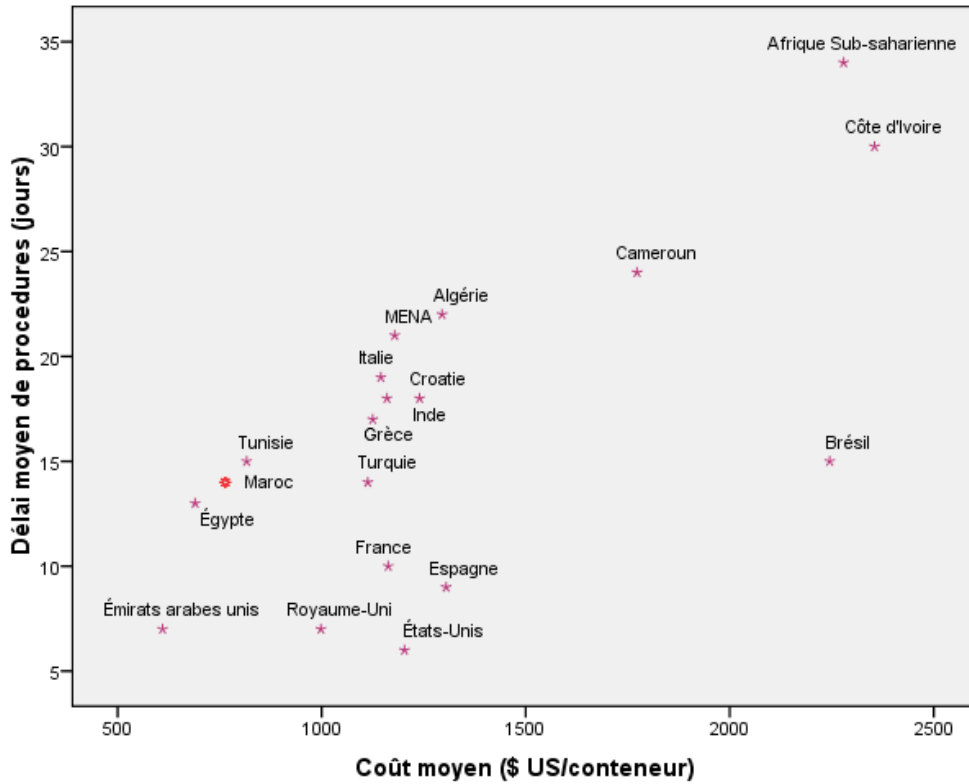


Source : Ministère de l'Équipement et du Transport

Vu l'importance de ce mode de transport dans le commerce extérieur marocain, et de l'ampleur des problèmes en termes d'organisation et du surcoût auxquels il fait face, une réforme du transport maritime a été mise en œuvre en 2006. Celle-ci s'articulait autour de trois axes, à savoir, la clarification des rôles et missions des intervenants, la consécration de l'unicité de l'opérateur pour les opérations de chargement et de déchargement des navires et l'instauration de la concurrence au sein et entre les ports. Les objectifs attendus étant :

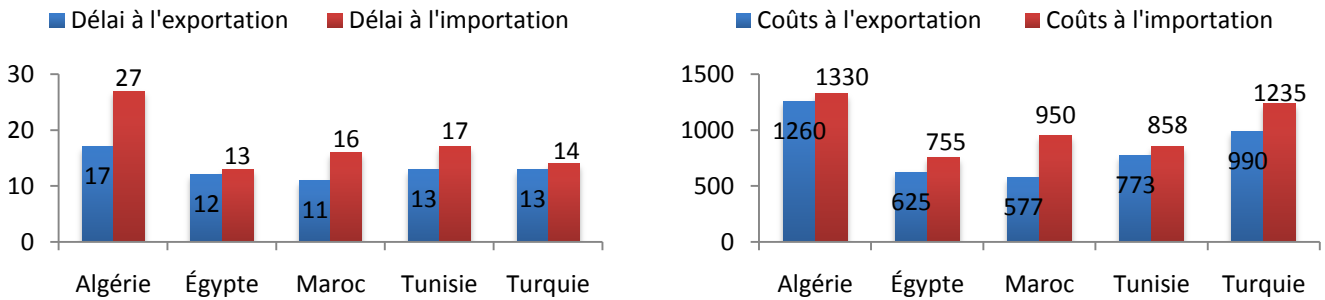
- Amélioration substantielle de la qualité du service portuaire et rehaussement du niveau de la compétitivité des ports ;
- Réduction des coûts de manutention de l'ordre de 30% pour les conteneurs et de 25% pour les camions TIR ;
- Encouragement de l'investissement privé dans les infrastructures et l'exploitation portuaires ;
- Simplification et fluidification de l'ensemble de la chaîne du service portuaire ;
- Transparence dans les transactions entre acteurs de la chaîne logistique portuaire.

Graph 6 : Durée des procédures et coûts moyens d'exportation/importation



Source : Doing Business, Banque Mondiale, 2013

Graph 7 : coûts d'exportation/importation d'un conteneur (en US\$), et délai nécessaire à l'exportation/importation (jours)



Source : "Doing business 2013", Banque Mondiale.

Par ailleurs, les ports de Casablanca et de Tanger dominent le trafic portuaire. Ils ont assuré respectivement le transit de 14,9 et 5,1 millions de tonnes au titre de l'exercice 2007. Ces chiffres restent inférieurs à ceux réalisés dans les ports des pays concurrents comme par exemple en Algérie (24,3 millions de tonnes à Skikda) et en Egypte (20,2 millions de tonnes à port Saïd et 25,1 millions de tonnes en Alexandrie).

La différence est encore plus importante comparativement à la rive nord de la méditerranée (74,8 millions de tonnes à Algésiras et 96 millions de tonnes à Marseille) et ce, malgré des coûts et des procédures plus compétitifs démontrant l'importance de l'adossement de ces ports à un marché étendu et ouvert qui est l'UE et à un tissu productif ouvert à l'extérieur. En termes de coût des conteneurs, le Maroc occupe une position relativement comparable à ses principaux concurrents.

**Tableau 2 : Caractéristiques des principaux ports commerciaux du Maroc**

	Agadir	Casablanca	Tanger	Tanger Med
<b>Trafic 2009 (milliers T)<sup>9</sup></b>	3.038	19.999 <sup>10</sup>	3.899	100.000(estimation)
<b>Surface (Ha)</b>	42	87	14	78
<b>Flotte maritime</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Vrac (57%)</li> <li>•Conteneurs (28%)</li> <li>•Marchandises générales (15%)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Vrac (42%)</li> <li>•Conteneurs (34%)</li> <li>•Marchandises générales (24%)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Ro-Ro (75%)</li> <li>•Mixte (19%)</li> <li>•Conteneurs (6%)</li> </ul>	n.d
<b>Connexions du port</b>	•autoroutière (Agadir-Marrakech)	•autoroutières •ferroviaires	•routières •ferroviaires	•autoroutières •ferroviaires
<b>Lignes régulières</b>	3	7	2	n.d
<b>Capacités hebdomadaires</b>	2250 (TEU)	6780 (TEU)	1250 (TEU)	n.d
<b>Infrastructures</b>	<b>5 terminaux:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Multi usage (Ro-Ro, vrac)</li> <li>•Conteneurs</li> <li>•Céréales et passagers</li> <li>•Minéraux</li> <li>•Pétrole</li> </ul>	<b>4 terminaux:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Conteneurs</li> <li>•Ro-Ro</li> <li>•Marchandises générales</li> <li>•Minéraux</li> </ul>	<b>2 terminaux:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Mixte (conteneurs, vrac, marchandises générales)</li> <li>•Ro-Ro (passagers et marchandises)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Tanger Med I (terminaux à Conteneurs)</li> <li>•Plateforme logistique</li> </ul>

Source : "Investissements prioritaires pour le développement de la logistique en Méditerranée", Invest In Med ETUDE N°4 / Septembre 2009

Dans l'objectif de moderniser le transport maritime, et d'améliorer la compétitivité marocaine dans le commerce international, de grands projets de construction et d'agrandissement d'infrastructures maritimes ont été mis en œuvre afin d'absorber l'accroissement de la demande et de réduire les délais d'attente des bateaux dans les ports. Le nouveau port Tanger Med, doté d'un budget de plus de 5 milliards d'euros, une capacité de 100 millions de tonnes par an, et une surface de 72 hectares, constitue le projet phare de la région du Nord Afrique. Sa gestion est assurée par une myriade d'opérateurs internationaux à savoir PSA (Singapour), APM Terminals (Danemark), Marsa Maroc, EuroGate (Allemagne) et Hanjin Shipping (Corée du Sud).

Concernant l'augmentation de capacité, deux projets sont à souligner : le premier est déjà terminé, il concerne le port d'Agadir (32 millions d'euros). Le deuxième, quant à lui, engage une enveloppe de 164 millions d'euros pour l'agrandissement du port de Casablanca, dont les travaux sont en cours. Par ailleurs, 3,3 milliards de dirhams ont été alloués en 2012 à l'extension du port Jorf Lasfar qui s'inscrit dans le cadre du plan de

<sup>9</sup> L'activité portuaire globale (y compris le transbordement au port de Tanger Med) a enregistré en 2012 un volume de 92,3 millions de tonnes.

<sup>10</sup> En ajoutant l'activité du port de Mohammedia, le trafic portuaire de Casablanca concentre 50% des échanges commerciaux du pays.

développement global du Groupe OCP au titre de la période 2010-2020 pour un montant total de 114 milliards de dirhams.

La diversité de la flotte maritime (vrac, conteneurs, RO-RO et marchandises diverses) et sa connectivité avec les ports européens par des lignes régulières permettent au Maroc de profiter de sa situation géographique stratégique pour mieux s'intégrer dans le commerce international comme étant le principal point de passage des marchandises de l'Afrique vers l'Europe et vers l'outre-atlantique.

**Tableau 3 : Les principaux investissements portuaires au Maroc**

	<b>Agadir</b>	<b>Casablanca</b>	<b>Tanger Med</b>
<b>Investissements prévus</b>	Développement de 2 nouveaux quais commerciaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nouveau terminal à conteneurs</li> <li>• Restructuration des accès terrestres au port</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Terminal de passagers</li> <li>• Terminal vrac</li> <li>• Terminal Ro-Ro</li> <li>Terminal hydrocarbures</li> <li>• Terminal de véhicules</li> <li>• Zone Franche industrielle</li> <li>• Tanger Med II (2 terminaux à conteneurs supplémentaires) à moyen terme</li> </ul>
<b>Montant</b>	32 M€	164 M€	5.067 M€
<b>Motifs d'investissements</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accroître la capacité du port ;</li> <li>• Réduire les délais d'attente ;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accroître la capacité du port ;</li> <li>• Réduire les délais d'attente ;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Absorber l'accroissement de la demande</li> <li>• Transférer les activités de transport de passagers et de marchandises du port de Tanger vers Tanger Med</li> </ul>

Source : "Investissements prioritaires pour le développement de la logistique en Méditerranée", Invest In Med ETUDE N°4 / Septembre 2009

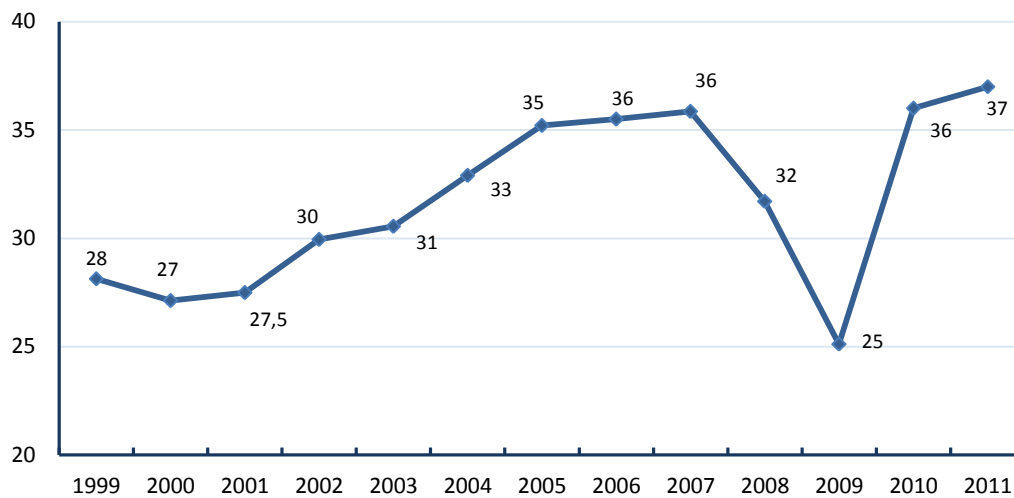
### 2.3. Diversification de l'activité et extension du réseau ferroviaire

Quant au transport ferroviaire, l'office National des Chemins de Fer (ONCF) dispose de 6.386 wagons de marchandises dont 70% du transport des phosphates et des autres minerais, des produits chimiques, des engrais, etc. Ceux-ci se caractérisent par leur vétusté soit un âge moyen de 29 ans. Les recettes de l'office sont constituées à hauteur de plus de 60% de produits du trafic des marchandises. Le transport des voyageurs, quant à lui, en représente le tiers.

La politique suivie par l'office, au cours de la dernière décennie, en vue de développer son activité s'est déclinée en deux plans quinquennaux :

- Le plan 2000-2004 visait l'augmentation de la longueur des lignes qui a été plus que multipliée par cinq en passant de 370 km à 1.907 km.
- Le plan 2005-2009 qui avait comme objectif la mise à niveau du réseau existant et le renforcement de la capacité sur les axes principaux.

Graph 8 : Evolution du trafic des marchandises transportées par voie ferroviaire sur la période 1999-2011 (en millions de tonnes)



Source : Ministère de l'Équipement et du Transport.

La recherche de l'amélioration des performances du transport ferroviaire a suscité la signature d'un nouveau contrat-programme avec l'Etat pour la période 2010-2014. Celui-ci engage un montant de 33 milliards de dirhams, dont 20 milliards seront consacrés au projet du TGV. Les 13 milliards restant serviront à financer la poursuite de la modernisation du réseau actuel. La nouvelle ligne jouerait un rôle considérable dans la dynamique économique du pays en liant la métropole économique avec la ville de détroit, et en permettant de libérer la ligne classique du trafic passager pour l'utiliser dans le transit des marchandises.

Le contrat-programme 2010-2014 se focalise sur les deux axes suivants:

- le développement du secteur du transport ferroviaire par l'intervention de l'initiative privée à travers la mise en œuvre de formules de partenariat Etat - secteur privé et de concession en matière de construction et d'exploitation des infrastructures ferroviaires d'une part;
- l'accroissement de la compétitivité des transports ferroviaires qui s'inscrit dans le cadre général de la politique des transports et qui vise à améliorer la qualité et à réduire les coûts des services rendus à la clientèle et à assurer la couverture par les clients des charges d'exploitation des services de transport et des charges d'infrastructure d'autre part.

Ce contrat-programme constitue une réponse à la refonte du cadre institutionnel suite à l'adoption de la loi n°52.03 érigeant l'Office National des Chemins de Fer en Société Marocaine des Chemins de Fer. L'ONCF se prépare donc à sa future phase de développement en se lançant dans un certain nombre de projets visant le renouvellement des voies ainsi que l'extension ou le doublement d'autres.



Le transport ferroviaire constitue également le principal canal du transit des phosphates. Il présente d'importants avantages par rapport aux autres modes de transport des marchandises. Ceux-ci peuvent se résumer en des économies d'énergie, la protection de l'environnement, la sécurité de transport et la décongestion du trafic sur les grands axes routiers. Dans ce sens une nouvelle « Stratégie Fret » est lancée par l'ONCF qui vise, à l'horizon 2015, à transporter plus de trafic, passant de 8 millions à 18 millions de tonnes, ainsi qu'à se positionner dans la logistique des conteneurs en assurant le transport de 100.000 conteneurs par rail et le traitement de 300.000 conteneurs dans les ports secs. Cette stratégie s'articule autour de quatre axes :

- Accélérer le développement des plans logistiques sectoriels : céréales & hydrocarbures;
- Capturer rapidement le potentiel de trafic des nouvelles dessertes de Tanger Med et Nador;
- Augmenter la part du trafic ferroviaire dans les ports de Casablanca, Jorf Lasfar et Safi;
- Construire et exploiter un réseau de terminaux à conteneurs multimodaux (ports secs) et développer, à leur proximité, des zones d'activités logistiques.

### 3. Evaluation des impacts macroéconomiques de la réforme du transport

Les principales actions mises en œuvre pour réformer le secteur s'inscrivent dans le but de rendre concurrentiel et compétitif le transport des marchandises. Il semble important d'étudier l'impact de la concrétisation de ces objectifs sur le secteur du transport ainsi que sur le reste des composantes de l'économie nationale. Cette évaluation a été effectuée à l'aide d'un modèle d'équilibre général calculable à deux secteurs<sup>11</sup>, un secteur réformé (le transport), et un autre secteur qui englobe tous les autres secteurs (le reste de l'économie), moyennant deux simulations. La première représente la baisse du markup (hausse de l'intensité concurrentielle) de 5% suite à la mise en œuvre des réformes, alors que la seconde, plus optimiste, table sur une baisse de 10%. Ces baisses sont synonymes d'une amélioration de la compétitivité du secteur.

La première simulation (tableau 4, colonne 3) montre qu'une baisse du markup de 5% entraîne une augmentation de la production du secteur de transport de 3,4% et celle du reste de l'économie de 1,0% témoignant de l'importance du secteur par rapport à l'économie nationale. Au niveau macroéconomique, le PIB augmenterait de 0,8% en valeur, l'emploi de 0,9% et le capital de 1,2%.

La baisse du markup entraînerait, également, une augmentation de la consommation finale des ménages dans les deux secteurs ( $c_1=1,0\%$  et  $c_2=0,4\%$ ), ainsi que celle de la consommation des entreprises en facteurs de productions ( $l_1=0,8\%$  et  $k_1=1,1\%$ ) et ( $l_2=3,2\%$  et  $k_2=3,2\%$ ). De même, cette simulation révèle que le capital augmenterait plus vite que le travail dans l'économie hors transport, alors que dans le secteur réformé, la baisse du markup a le même effet sur les deux facteurs, ce qui signifie que le secteur du transport est intensif en capital et en travail à proportion égale.

<sup>11</sup> Voir annexe 2

Tableau 4 : Variation des variables suite à une baisse du markup de 5% et de 10%

Variable	Symbole	Valeur	
Markup (intensité concurrentielle)	$\mu$	-5%	-10%
<b>Économie</b>			
PIB	$pib$	0,8%	1,5%
Capital	$k$	1,2%	2,4%
Travail	$l$	0,9%	1,9%
Taux de salaire nominal	w	0,4%	0,7%
Consommation finale	C	3,5%	7,1%
Prix du bien de conso. Finale	$p_c$	-1,1%	-2,1%
<b>Secteur 1 : Economie (hors transport)</b>			
Production	$y_1$	1,0%	2,1%
Consommation finale	$c_1$	1,0%	2,0%
Capital	$k_1$	1,1%	2,2%
Travail	$l_1$	0,8%	1,6%
Conso. Intermédiaire	$z_1$	1,1%	2,2%
Conso. intermédiaire de bien 1	$z_{1,1}$	1,0%	2,1%
Conso. intermédiaire de bien 2	$z_{2,1}$	3,3%	6,9%
Prix agrégat conso. Intermédiaire	$p_{z_1}$	-0,2%	-0,4%
Production temporaire	$y_{T1}$	1,0%	2,0%
Prix du bien temporaire	$p_{T1}$	0,1%	0,3%
<b>Secteur 2 : Transport</b>			
Production	$y_2$	3,4%	7,1%
Consommation finale	$c_2$	0,4%	0,9%
Capital	$k_2$	3,2%	6,7%
Travail	$l_2$	3,2%	6,6%
Conso. Intermédiaire	$z_2$	3,6%	7,5%
Conso. intermédiaire de bien 1	$z_{1,2}$	3,4%	7,1%
Conso. intermédiaire de bien 2	$z_{2,2}$	4,4%	9,2%
Prix agrégat conso. Intermédiaire	$p_{z_2}$	-1,2%	-0,3%
Valeur ajoutée	$y_{T2}$	3,2%	6,7%
Prix de la valeur ajoutée	$p_{T2}$	0,1%	0,3%
Prix	$p_2$	-5,5%	-11,0%

Source : DEPF.

Avec la baisse du markup dans le secteur du transport, la consommation intermédiaire augmente, également, dans les deux secteurs ( $z_1=1,1\%$  et  $z_2=3,6\%$ ) et pour les deux biens [secteur 1 : ( $z_{1,1}=1,0\%$  et  $z_{2,1}=3,3\%$ ) et secteur 2 : ( $z_{1,2}=3,4\%$  et  $z_{2,2}=4,4\%$ )].

L'augmentation de la production (des deux secteurs) se traduit par une baisse des prix des biens de consommations finale ( $p_c=-1,1\%$ ) et du transport ( $p_2=-5,5\%$ ), soit une décroissance plus importante que celle du markup, à cause d'un effet d'entraînement du prix des consommations intermédiaires ( $p_{z_1}=-0,2\%$  et  $p_{z_2}=-1,2\%$ ).

Concernant la simulation d'une baisse de 10% du markup, l'effet est presque doublé avec une augmentation plus importante du PIB de l'ordre de 1,5%, de 1,9% de

l'emploi avec une hausse des salaires de 0,7%, et une hausse de la consommation finale des ménages d'environ 7,1%.

## *Conclusion*

Le secteur du transport, notamment dans sa composante marchandise, revêt une importance majeure dans la dynamique économique. Son importance découle de sa contribution au fonctionnement des marchés des produits et de facteurs de productions, d'une part, et de son apport en matière de l'amélioration des grandeurs macroéconomiques d'autre part. Le coût élevé du transport alourdit la facture des entreprises et, par conséquent, celle des consommateurs, affecte la compétitivité des entreprises nationales à l'étranger et réduit l'attractivité du pays pour les IDE.

Le secteur du transport des marchandises au Maroc souffre de plusieurs difficultés qui entravent son développement intégré. Les principaux blocages sont liés à l'organisation de la profession, à la relative insuffisance de l'infrastructure pour certaines de ses composantes, et au retard en matière des services logistiques.

Les actions entreprises par les pouvoirs publics s'inscrivent ainsi dans l'objectif de moderniser et de mettre à niveau ledit secteur, à travers l'amélioration de l'organisation et du fonctionnement de la profession en vue d'en améliorer la concurrence et la compétitivité. Des avancées importantes ont été réalisées. Il s'agit du développement de l'infrastructure qui s'avère d'une importance capitale. Ainsi, de grands chantiers ont été mis en œuvre pour résoudre le problème de l'insuffisance au niveau des différents réseaux de transport afin d'assurer une large couverture et une meilleure connectivité des différentes régions du Royaume. L'effort d'investissement dans l'infrastructure de transport a été consolidé sur la période 2007-2013 ce qui a permis au Maroc de se positionner par rapport à ces principaux concurrents de l'Afrique du nord.

Au niveau du transport routier des marchandises, qui est une composante principale du système économique et qui souffre de la prépondérance des activités informelles, les nouvelles dispositions fiscales visant à baisser l'IS pour les petites entreprises pourraient jouer en faveur de l'intégration d'une bonne partie de l'informel au secteur formel moyennant des actions ciblées d'accompagnement.

S'agissant du transport ferroviaire, L'ONCF devrait accélérer ses stratégies managériales qui s'inscrivent dans une logique de diversification des clients et des produits. En effet, les pouvoirs publics présentent un grand appui au transport ferroviaire des marchandises, en l'impliquant dans la nouvelle vision logistique comme étant un véritable acteur du développement des services logistiques via les plates-formes multimodales.

Concernant le transport maritime, il faut retenir que le nouveau port Tanger Med constitue une avancée de taille dans l'infrastructure portuaire, ainsi que dans les services

logistiques. Il permettra de mieux saisir les opportunités offertes par une position géographique stratégique à proximité de l'Europe, par une diversification des activités industrielles (trafics des conteneurs, de vrac, des Ro-Ro, des marchandises diverses, et par un savoir-faire, en matière des services logistiques, des différents opérateurs internationaux qui y sont déjà implantés. Le développement de compagnies de transport maritimes à la mesure des défis nationaux de concurrence et de compétitivité pourra contribuer de manière significative à la réalisation des objectifs attendus, surtout, en matière de positionnement commercial régional et international.

Les réformes ainsi entamées dans chaque segment du secteur de transport de marchandises tendront à réduire l'impact des situations monopolistiques et à instaurer plus de compétitivité et de concurrence à même de rehausser de sa productivité et celle des autres secteurs d'activité. L'analyse des impacts macroéconomiques de la réforme du secteur du transport a montré que l'augmentation de l'intensité de la concurrence dans le secteur du transport et, par conséquent, la baisse du markup (-5%) entraîne des effets positifs, à la fois sur le secteur réformé et sur le reste de l'économie, en termes de production nationale (+0,8% du PIB) et d'emploi (+0,9%).

Une ambition plus grande pourrait être affichée, à travers une baisse du markup de 10%, avec des effets mieux en phase avec les objectifs de croissance et d'emploi que le Maroc est en droit d'attendre d'une mobilisation conséquente autour d'une question aussi cruciale et aussi stratégique pour l'avenir d'un pays convaincu des bienfaits de l'ouverture sur lui-même ( ses régions) et sur le reste du monde.

## *Annexes*

### Annexe 1 : Méthode d'estimation des markups

Le markup (ou facteur de marge) est évalué pour chaque secteur en utilisant la méthode développée par Roeger (1995). Le coût marginal d'une firme peut être exprimé comme suit :

$$C_m = \frac{W\Delta L + R\Delta K}{\Delta Q - \theta Q}$$

Où  $Q$  est la valeur ajoutée (réelle),  $W$ , le salaire,  $R$  le coût du capital et  $\theta$  le taux du progrès technique.

Cette expression se réécrit :

$$\Delta q = \frac{WL}{C_m \cdot Q} \Delta l + \frac{RK}{C_m \cdot Q} \Delta k + \theta$$

Les variables en minuscules représentant des logarithmes. Lorsque les rendements d'échelle sont constants, les parts du capital et du travail dans la valeur ajoutée ont pour somme 1.

Le facteur de marge étant défini par le rapport entre le prix de la valeur ajoutée  $P$  et le coût marginal  $\mu = \frac{P}{C_m}$  et en notant  $\alpha = WL/PQ$  on obtient :

$$\Delta q = \mu\alpha\Delta l + (1 - \mu\alpha)\Delta k + \theta$$

En soustrayant  $\alpha(\Delta l - \Delta k)$  des deux côtés de l'équation et en réarrangeant, on obtient le résidu de Solow

$$SR = \Delta q - \alpha\Delta l - (1 - \alpha)\Delta k = (\mu - 1)\alpha(\Delta l - \Delta k) + \theta$$

En situation de concurrence pure et parfaite ( $\mu = 1$ ), le résidu de Solow est indépendant du taux de croissance du ratio capital/travail et est égal au taux du progrès technique  $\theta$ . Dans la réalité, cette propriété, connue sous le nom de propriété d'invariance du résidu de Solow, n'est pas observée. En effet, le résidu de Solow mesuré dans les périodes d'expansion est supérieur au résidu observé dans les années de récession, probablement à cause de la violation de l'hypothèse de concurrence pure et parfaite ( $\mu > 1$ ).

Le markup est relié à l'indice de Lerner noté  $B$  par l'expression  $\mu = \frac{1}{1 - B}$ . Le résidu de Solow se réécrit

$$SR = \Delta q - \alpha\Delta l - (1 - \alpha)\Delta k = B(\Delta q - \Delta k) + (1 - B)\theta$$

En concurrence pure et parfaite ( $B = 0$ ), le résidu de Solow est égal au taux du progrès technique. Roeger (1995) montre qu'une expression équivalente peut être obtenue pour un résidu de Solow basé sur les prix.

$$SRP = \alpha \Delta w + (1 - \alpha) \Delta r - \Delta p = -B(\Delta p - \Delta r) + (1 - B)\theta$$

En soustrayant SRP de SR et en ajoutant un terme d'erreur, on obtient une expression permettant d'estimer B

$$\Delta y_t = B \Delta x_t + \varepsilon_t$$

$$\text{Où} \quad \Delta y = (\Delta q + \Delta p) - \alpha(\Delta l + \Delta w) - (1 - \alpha)(\Delta k + \Delta r)$$

est le taux de croissance du résidu de Solow nominal et

$$\Delta x = (\Delta q + \Delta p) - (\Delta k + \Delta r)$$

est le taux de croissance du ratio nominal production/capital

L'intérêt de cette méthode est que les prix et les volumes peuvent être groupés si bien que seules les variables nominales sont nécessaires pour l'estimation.

Il est possible d'étendre la démarche en incorporant les consommations intermédiaires. Dans ce cas, le markup se définit comme le ratio entre le coût marginal et le prix de production, et non plus le prix de la valeur ajoutée. La variable dépendante et les variables explicatives deviennent

$$\Delta y_{\text{prod}} = \Delta q_{\text{prod}} + \Delta p_{\text{prod}} - \alpha_{\text{prod}}(\Delta l + \Delta w) - \beta_{\text{prod}}(\Delta n + \Delta p_{\text{ci}}) - (1 - \alpha_{\text{prod}} - \beta_{\text{prod}})(\Delta k + \Delta r)$$

et

$$\Delta x_{\text{prod}} = \Delta q_{\text{prod}} + \Delta p_{\text{prod}} - (\Delta k + \Delta r)$$

Où

$$q_{\text{prod}} = \log(\text{production}),$$

$$p_{\text{prod}} = \log(\text{déflateur de la production}),$$

$$\alpha_{\text{prod}} = \text{part de l'emploi dans la production},$$

$$l = \log(\text{emploi}),$$

$$w = \log(\text{salaire}),$$

$$n = \log(\text{consommations intermédiaires}),$$

$$p_{\text{ci}} = \log(\text{prix des consommations intermédiaires}),$$

$$\beta_{\text{prod}} = \text{Part des consommations intermédiaires dans la production},$$

$$k = \log(\text{stock de capital}),$$

$$r = \log(\text{coût du capital}).$$

Tableau 5 : Indices de Lerner estimés

Secteur	Indice de Lerner	t-stat
Produits de l'agriculture, chasse et services annexes	,067	2,132
Produits de la pêche et aquaculture	,215	10,042
Produits de l'industrie d'extraction	,526	5,853
industrie alimentaire et tabac	,374	5,116
Industrie du textile et du cuir	,121	3,985
Industrie chimique et parachimique	,159	4,483
Industrie mécanique, métallurgique et électrique	,148	2,262
Autres industries manufacturières	,280	4,022
Raffinage de pétrole et autres produits d'énergie	,203	1,887
Electricité et eau	,151	5,243
Bâtiment et travaux publics	,207	4,679
Commerce	,234	4,753
Hôtels et restaurants	,140	3,239
Transports	,250	7,058
Postes et télécommunications	,288	2,835
Activités financières et assurances	,217	4,980
Immobilier, location et services rendus aux entreprises	,420	7,108
Education, santé et action sociale	,235	2,039
Administration publique générale et sécurité sociale	,163	1,957
Autres services non financiers	,162	2,902
Total	,259	3,180

Source : DEPF.

Lecture : le secteur du transport a un indice de Lerner estimé à 0.250 sur la période 1998-2009



## Annexe 2 : Présentation du modèle

Un modèle d'Équilibre Général Calculable (MEGC) est un système d'équations simulant le fonctionnement d'une économie de marché. Il consiste à déterminer simultanément les prix et les quantités des produits et des facteurs productifs sur tous les marchés (Général), qui assurent l'égalité de l'offre et de la demande (Équilibre). Le calcul des paramètres de ce système se fait à l'aide de la matrice de comptabilité sociale<sup>12</sup> (MCS) qui contient toutes les informations nécessaires au calibrage du modèle<sup>13</sup> sur l'économie considérée (Calculable).

Un MEGC sert à évaluer les impacts de politiques et chocs macroéconomiques en simulant l'opération des marchés des biens et des facteurs et capturent les interactions entre les structures de production et de l'emploi, les revenus des facteurs de production, la distribution des revenus aux individus et aux ménages et la structure de la demande. Il ne peut cependant pas réaliser des projections.

Pour les besoins de cette analyse, on se base sur un modèle d'équilibre à deux secteurs. Car il est le mieux approprié pour évaluer les impacts macroéconomiques des réformes sectorielles. On divise donc l'économie en deux secteurs : un secteur réformé petit (le transport dans notre cas), et un autre secteur qui englobe tous les autres secteurs (le reste de l'économie). Le principal intérêt de ce modèle réside dans sa flexibilité. Il est, en effet, possible d'étudier les effets sur l'ensemble de l'économie d'une réforme dans n'importe quel secteur en modifiant seulement les valeurs des paramètres de calibrage du modèle. Il permet en particulier d'étudier les effets à long terme sur l'économie d'un accroissement de la concurrence (baisse du taux de marge des entreprises) dans le secteur réformé.

Pour évaluer l'impact de la réforme pro-concurrentielle du secteur de transport, on considère une économie, fermée sans Etat, à deux secteurs. Ces derniers sont constitués d'un grand nombre des entreprises qui évoluent en concurrence monopolistique. On fait les hypothèses suivantes :

- Les facteurs de production sont en nombre de trois. Il s'agit du capital, du travail, et des consommations intermédiaires ;
- Les deux facteurs (capital, travail) sont supposés mobiles entre les deux secteurs ;
- Le facteur de capital étant produit uniquement par le secteur « reste de l'économie », le prix du capital est constant.

<sup>12</sup> Le Système de Comptabilité Nationale de 1993 définit la matrice de comptabilité sociale comme étant un outil permettant de présenter les comptes du système de comptabilité nationale sous une forme matricielle qui développe les interrelations entre le tableau des ressources et des emplois et les comptes des secteurs institutionnels ; une orientation caractéristique d'une MCS est de mettre en évidence le rôle des individus dans l'économie, et peut s'y traduire, notamment, par des ventilations supplémentaires du secteur des ménages et une représentation détaillée du marché du travail, distinguant, par exemple, les diverses catégories de personnes occupées.

<sup>13</sup> Le calibrage du modèle EGC à une économie donnée est le processus d'estimation des paramètres libres des fonctions de comportement des agents en vue de répliquer les valeurs de la matrice de comptabilité sociale.

- Chacun des secteurs produit un bien. Le premier (le reste de l'économie) produit un bien d'investissement, pris comme numéraire, qui sert également de bien de consommation finale pour les ménages et de bien de consommation intermédiaire pour les entreprises des deux secteurs. Le secteur réformé (transport), quant à lui, produit un bien utilisé comme consommation intermédiaire par les entreprises et comme bien de consommation finale par les ménages.
- Aucune monnaie n'est introduite dans le modèle car seuls les ajustements de long terme à des réformes structurelles sont étudiés.

## Bibliographie

- ✿ " *Doing Business 2013*", Banque Mondiale, Octobre 2012.
- ✿ A.Kharbouch, O.M.A Sadat, " *Evaluation de l'impact macroéconomique de la réforme du secteur de transport à l'aide d'un modèle à deux secteurs* ", DEPF/INSEA, juillet 2010.
- ✿ " *Logistique et transport de marchandises au Maroc: État des lieux et enjeux* ", l'Association Marocaine pour la logistique (AMLOG).
- ✿ " *La Logistique du Commerce et la Compétitivité du Maroc* ", 2006, Banque mondiale Ministère de l'Équipement et du Transport.
- ✿ " *Investissements prioritaires pour le développement de la logistique en Méditerranée*", Invest In Med ETUDE N°4 / Septembre 2009.
- ✿ " *Etude EuroMed sur le Transport Routier dans les Pays du Maghreb* ", 2010,
- ✿ " *MEDSTAT II: Transport, énergie et environnement dans les pays partenaires méditerranéens*", 2010, Eurostat.
- ✿ " *Stratégie nationale de développement de la compétitivité logistique*", 2010, Ministère de l'Équipement et des Transports.
- ✿ " *Rapport sur les établissements et entreprises publics*", Octobre 2012, DEPP, Ministère de l'Économie et des Finances.