

Plan

Introduction

I - Historique du transport au Maroc

II- Qu'est ce qu'un marché de transport ?

III- L'organisation du marché de transport au Maroc

- 1- Le transport routier
- 2- Le transport aérien
- 3- Le transport ferroviaire
- 4- Le transport maritime

Conclusion

Introduction

Qu'il soit routier, maritime, ferroviaire, ou aérien, le secteur des transports est au cœur du partenariat entre le Maroc et l'Union européenne. En témoigne l'engagement et l'appui de l'Europe à la réforme du secteur des transports au Maroc. Et les chiffres sont là pour le confirmer. La contribution de l'UE à ce secteur s'est élevée à 96 millions d'euros entre 2003 et 2008 sous la forme d'une aide budgétaire directe non remboursable.

« Un système de transports performant et efficace est une condition primordiale pour atteindre l'objectif de développement économique et social que le Maroc poursuit », apprend-on de la délégation de la Commission européenne à Rabat. Par performant et efficace, entendre transport à moindre coût, dans le respect de la sécurité routière et de l'environnement.

1- Historique du transport au Maroc

Depuis la fin des années 1960, les pays industrialisés sont passés d'une économie de masse, caractérisé par le transport de marchandises lourd à faible valeur ajoutée à une économie de la diversité portant sur des marchandises à fort valeur ajoutée. La mutation des trafics se traduit par l'augmentation des fréquences de transport, par le fractionnement et la réaction de la taille des lots aux profits de marchandises légères. Or en réduisant ainsi le niveau de stock immobilisé au long chaîne qui lie chargeur et transporteur, les risques de rupture sont multiples d'où l'importance d'une grande expertise du transporteur. Cela s'est traduit par la transformation des structures industrielles et commerciales du pays. Pour un chargeur industriel ou un négociant, le rôle du transport est de lui permettre d'acquérir une certaine maîtrise de l'espace. La trop grande régularité technique des différentes offres de modèle de transport s'est révélé être un obstacle aux développements sur une économie axée sur la variété et la singularité des produits.

Le secteur des transports s'est d'abord structuré autour de chacun des modes selon l'association indissoluble d'un mobile et de sa structure. Aujourd'hui, il en est plus de même, le lien qui unissait en une relation exclusive entre un mobile et un réseau s'est distendu. D'une part des engins de transport compatible avec deux ou plusieurs modes de traction sont apparus (caisse mobile). D'autre part les entreprises de transport n'hésitaient plus à mobiliser successivement un ou plusieurs modes de traction pour réaliser leur prestation. Cette combinaison des modes peut aller jusqu'au développement d'entreprise de transport spécialisé (transport combiné). Ces sont elles qui connaissent le taux de croissance les plus rapide. Les infrastructures terminales autre fois très spécialisé par mode sont progressivement devenues des interfaces entre deux ou plusieurs modes de traction. Elles attirent maintenant les firmes qui veulent pouvoir utiliser au mieux les atouts de chacun d'eux. (Les firmes opèrent des transfères pour massifier ou dé-massifier leur flux à l'occasion de cette contrainte technique de

rupture de charge). Elles réalisent des opérations complémentaires de rupture de charges à forte valeur ajoutée logistique (re-conditionnement, gestion des stocks).

II- Qu'est ce qu'un marché de transport ?

Le marché du transport ou, en d'autres termes, le lieu de rencontre de l'offre et de la demande :

L'offre de transport nécessite des ressources précieuses qui permettent de satisfaire la demande de transport. Des engagements tels que du personnel, du capital pour réaliser la construction d'infrastructures, l'acquisition des équipements, etc. exigent la technique de gestion pour mieux s'adapter aux besoins de son exploitation.

Les différentes natures d'offre peuvent être distinguées en fonction :

- Du statut juridique de l'entreprise.
- De son insertion dans le réseau des voies de communication.
- Du volume de déplacement qu'elle assume.
- D'autres caractéristiques comme : l'organisation interne, la politique des prix en vigueur, la fréquence des circulations, etc.

La définition de **demande de transport** ne peut pas simplement se traduire par le volume de déplacements susceptible d'apparaître pour chaque niveau de coût de transport. Dans la politique de gestion de la demande de transport, la demande de transport est composée en deux parties :

D'une part : elle représente le besoin de déplacement qui reflète une demande d'activités socioéconomiques. L'analyse de demande de transport relie la relation entre la demande de transport et les activités socioéconomiques.

D'autre part : la demande de transport est résultat de la réalisation de certains choix de déplacements. Elle n'est déterminée seulement par les caractéristiques socioéconomiques, mais également par l'offre de système de transport.

Le marché de transport permet d'observer :

- L'importance des flux de déplacements reliant les principaux points générateurs et d'attraction du trafic de la région considérée.
- La répartition des ces flux dans le temps et dans l'espace.
- La répartition des ces flux entre différents systèmes de transport.

Les 3 composants essentiels du transport cités ici sont naturellement en totale interdépendance et interagissent avec leur environnement socioéconomique.

III- L'organisation du marché de transport au Maroc

Le programme euro-marocain sur le transport concerne le transport routier de marchandises, le transport maritime et la refonte du système portuaire, ainsi que le transport aérien.

L'importance de la branche du transport peut être appréciée par la place qu'elle occupe au plan économique et social :

- Elle représente 6% du PIB et 9% de la valeur ajoutée du secteur tertiaire;
- Tous modes confondus, le transport absorbe 34% de la consommation nationale de l'énergie;
- Il emploie 10% de la population active urbaine;
- Le produit de sa fiscalité contribue aux recettes du Budget Général de l'Etat à hauteur de 15%.

1- Le transport routier

Pour ce qui est des routes, l'Europe est un partenaire et surtout un financier de taille dans la mise à niveau et la construction des routes marocaines et la libéralisation du transport routier. Engagement pour le moins important puisqu'un kilomètre sur quatre de route est construit grâce au financement de l'Europe. Plus encore : l'Europe encourage l'Exécutif marocain à adopter de nouvelles règles de la circulation routière afin de mieux sécuriser ses routes. Un élément important puisque les routes marocaines sont parmi les plus meurtrières du continent. Grâce au partenariat européen, le royaume s'est engagé dans une

politique poussée de construction d'autoroutes. À commencer par le projet d'élargissement à 2x3 voies de l'autoroute Casablanca-Rabat dont les travaux vont se terminer en 2011. « L'autoroute Casablanca-Rabat constitue le maillon central du réseau d'armature autoroutier du royaume du Maroc. Elle relie la capitale économique et la capitale administrative du pays distantes de moins de 100 km et concentre sur son tracé la majorité des flux entre le Nord, le Sud et le centre du royaume », indique-t-on du côté des Autoroutes du Maroc (ADM).

Quant à l'autoroute reliant la capitale spirituelle Fès à la plus grande métropole de l'Est Oujda dont les travaux ont débuté en 2007, elle devrait prolonger l'autoroute Rabat-Meknès-Fès existante, pour former, à terme, un grand axe structurant Est-Ouest.

L'autre grande autoroute en chantier est celle reliant Marrakech à la perle du Sud, Agadir. D'une longueur de 233 kilomètres, elle sera fin prête l'année prochaine. L'Europe finance aussi la construction d'autres routes, telle que « la rocade méditerranéenne », une infrastructure routière reliant Tanger à Saida sur le littoral méditerranéen.

La contribution de l'Europe à un transport routier plus efficace au Maroc fait partie d'une politique encore plus globale visant tout le Maghreb. « Nous rêvons d'un Maghreb relié par des autoroutes qui permettent un échange économique plus fourni entre les pays du Maghreb et entre le Maghreb et l'Europe », confie un responsable d'un parti de gauche marocain.

Avec l'émergence des chaînes logistiques intégrées, la demande du secteur de transport au Maroc s'oriente de plus en plus vers :

- ❖ Une augmentation de l'externalisation du transport.
- ❖ Un recours à un nombre plus limité d'entreprises de transport.
- ❖ Une augmentation des volumes transportés.

Le transport routier au Maroc assure 90% de la mobilité des personnes et 75% des flux des marchandises hors phosphate, sur un réseau routier long de 57500 Km dont 32.100 revêtus, en plus de près de 800 km d'autoroutes comprenant 6000 ouvrages dont 56% de ponts et 35% de dalots. Ce réseau supporte la circulation de près de 50 millions de véhicules, km/jour réalisée par un parc de 1,5 million de véhicules.

Evolution du trafic routier en million véhicules / jour (1997-2007)

	Routes Nationales	Routes Régionales	Routes Provinciales	Total
1997	23,72	7,83	4,83	36,38
1998	25,76	8,26	5	39,02
1999	27,37	9,24	4,97	41,58
2000	28,95	9,44	5,15	43,55
2001	30,448	10,054	5,62	46,122
2002	31,26	10,23	6,1	47,59
2003	32,27	10,19	6,41	48,87
2004	35,37	10,77	6,63	52,77
2005	35,24	12,24	7,4	54,88

Source : <http://www.mtpnet.gov.ma>

2- Le transport aérien

Le Maroc dispose, par ailleurs, d'une quinzaine d'aéroports à vocation nationale et internationale qui assurent annuellement le transport de 7 millions de voyageurs et 51 Millions de tonnes de fret.

Le transport aérien n'a pas été en reste. En décembre 2006, le Maroc a été le premier pays hors du continent européen à signer un accord euro-méditerranéen sur les services aériens. Avec pour conséquence immédiate, l'ouverture réciproque des marchés (Open Sky). « La libéralisation du secteur du transport aérien au Maroc et l'accord de l'Open Sky avec l'UE constituent des références internationales. Le trafic aérien international a augmenté d'une manière très importante entre 2003 et 2007 (+18 % en moyenne) et les fréquences hebdomadaires ont connu une progression de +142 %. La grande part de cette progression (+91 %) revient au low cost, qui a permis de développer des offres packagées, de booster la capacité et de stimuler la concurrence des compagnies classiques.

« En 2008, et en dépit d'une conjoncture défavorable pour le développement du secteur du transport aérien au niveau mondial, le Maroc a enregistré une augmentation du trafic international de 8,5 % », a déclaré récemment Karim Ghellab, ministre du Transport marocain dans les colonnes de la revue Les Afriques. Grâce à l'Open Sky, 29 nouvelles compagnies étrangères circulent dans le ciel marocain, les tarifs ont connu des baisses conséquentes et le nombre de vols à destination et en partance du Maroc a largement augmenté.

3- Le transport ferroviaire

Le secteur du transport ferroviaire constitue un facteur essentiel pour le développement économique et social du pays et présente des avantages en matière d'économie d'énergie, de protection de l'environnement, de sécurité de transport et de décongestion du trafic sur les grands axes routiers.

Ce secteur doit alors se développer et s'adapter aux mutations socio-

économiques qui résultent du développement général du pays. Il est donc essentiel de le doter d'un cadre juridique et réglementaire en parfaite harmonie avec les impératifs nationaux et internationaux afin d'encourager les initiatives privées et de mettre les opérateurs ferroviaires en situation concurrentielle au bénéfice des usagers, tout en assurant la continuité de la garantie de l'Etat aux principes du service public.

La nouvelle organisation du secteur se fixe ainsi comme objectifs :

- ❖ Le développement du secteur du transport ferroviaire par l'intervention de l'initiative privée à travers la mise en oeuvre de formules de partenariat Etat - secteur privé et de concession en matière de construction et d'exploitation des infrastructures ferroviaires.
- ❖ 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.
- ❖ La promotion de l'emploi directement ou indirectement lié au secteur.

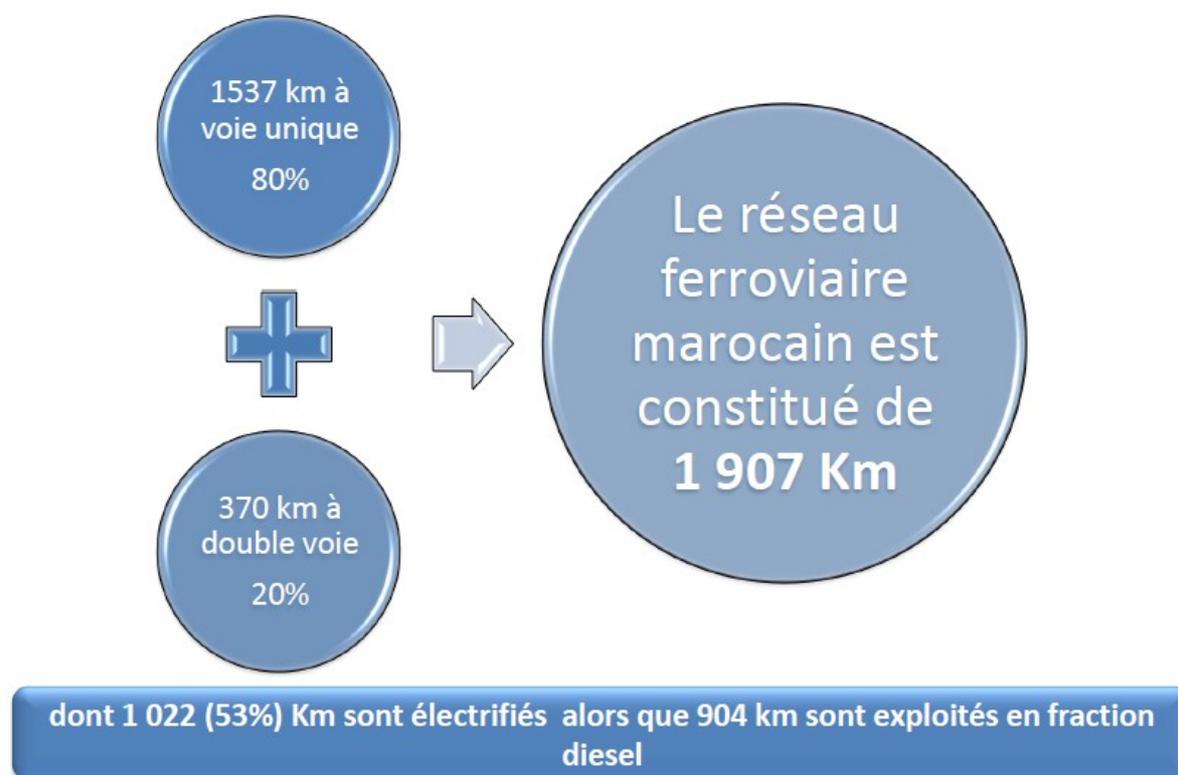
C'est ainsi que le secteur ferroviaire a connu la refonte du cadre institutionnel par l'adoption de la loi n°52.03 ayant pour objet de définir le cadre juridique ferroviaire en précisant :

- La configuration et la constitution du réseau ferroviaire national.
- La libéralisation de la gestion des activités ferroviaires qui peut être confiée à des entreprises dans le cadre de conventions de concession de gestion des infrastructures ou d'exploitation des transports ferroviaires.

La création de la Société Marocaine des Chemins de Fer (SMCF) qui se substituera à l'Office national des chemins de fer. Ce dernier a été constitué le 1er janvier 1963 par l'État marocain.

L'ONCF est un établissement qui est chargé d'exploiter le réseau ferroviaire du pays.

L'offre ferroviaire au Maroc



Source: Site Internet, ONCF.ma

Les projets en cours de réalisation dont le but d'augmentation du trafic aussi bien des marchandises que des voyageurs sont comme suit:

- ❖ La construction, l'extension et l'aménagement d'une trentaine des complexes ferroviaires ;
- ❖ L'achèvement du dédoublement de la voie jusqu'à Fès (1,3 milliard de dirhams) ;
- ❖ Lancement des travaux de dédoublement de la voie sur les tronçons Sidi El Aidi-Settat (400 millions de dirhams) et Nouacer-El Jorf(879 millions)
- ❖ L'acquisition de 24 rames automotrices à deux niveaux;
- ❖ La desserte ferroviaire du nouveau port de Tanger Méditerranée sur une cinquantaine de km;(2,8 milliards) ;

- ❖ Le projet de Train à grande vitesse (TGV) reliera les villes de Tanger et Casablanca en 2h 10mn au lieu de 5 h 45 mn aujourd'hui. (4 ans+ 2013 + 20 milliards de DH).

Le transport de phosphates tient une place prépondérante dans l'activité ferroviaire; (1^{er} client, 70% des tonnes kilomètres marchandises, 55% des recettes totales). L'ONCF assure pour le groupe OCP le transport de plus de 27 millions de tonnes de phosphates par an; (le 1/3 pour l'export et les 2/3 sont livrées aux industries chimiques du groupe). Il est assuré par 14 trains/jour sur l'axe Khouribga, Casablanca et Jorf Lasfar et 9 trains/jour sur l'axe Benguérir/Youssoufia/Safi.

4- Le transport maritime :

Dans son programme d'appui à la réforme du secteur des transports, le secteur maritime occupe également une place de choix. Déjà dans le cadre du programme MEDA II s'étalant entre 2000 et 2006, il est stipulé que « la réforme du secteur de la marine marchande se traduit par un important travail de mise à niveau de l'ensemble de la réglementation. » Quant à la réforme du système portuaire, elle concerne le renforcement de l'administration, la séparation entre fonctions de gestionnaire des infrastructures et de prestataire de services de nature commerciale, ou encore l'ouverture à la concurrence des services portuaires pour améliorer la qualité, l'efficacité et le rapport prix/efficacité des services dans les ports. D'ailleurs, du côté même du ministère marocain de l'équipement et du transport, la réforme portuaire s'imposait pour des raisons diverses :

- Manque d'homogénéité entre les ports.
- Manque de perspectives de développement du secteur.

- Manque de visibilité stratégique pour le secteur.
- Caducité du cadre juridique et réglementaire.
- Vide juridique dans l'organisation des activités portuaires sans parler du monopole de fait alors exercé par l'Office d'exploitation des ports (ODEP).

Grâce notamment à l'implication de l'UE, beaucoup de choses ont changé dans le secteur. L'ODEP a été divisé en deux entités : l'Agence nationale des ports (ANP) et la Société d'exploitation des ports (Sodep) qui devient Marsa Maroc en décembre 2006 et qui a pour tâche l'exploitation de terminaux et quais portuaires dans le cadre de concessions.

Un premier pas vers la privatisation du secteur. En plus, le ministère de tutelle marocain promet sous peu la mise en place d'un guichet unique informatisé reliant l'ensemble des intervenants dans l'enceinte portuaire.

Bénéficiant d'un littoral long de 3500 km répartis sur l'Océan Atlantique et la Mer méditerranée, le Maroc dispose de 27 cités portuaires et 30 ports auxquels s'ajoutera le port de Tanger- Med, assurant un trafic de près de 60 Millions de tonnes et le transport de 4 millions de personnes.

La proche exploitation du port de Tanger Med qui transformera la région du Nord du Maroc en grande plateforme logistique, avec deux zones franches industrielle et commerciale. Ce port permettra un gain de coût en logistique estimé à 40% par rapport au port de Casablanca. Conjugée aux efforts des opérateurs du transport, cette réalisation pourra ramener, en effet, le coût de la logistique de 20% actuellement de la valeur ajoutée des exportations Marocaines à moins de 15%, afin que les produits exportés par le Maroc soient concurrentiels par rapport à ceux de ses voisins de la rive Nord de la Méditerranée.

Le Maroc, dans le cadre de son ouverture à l'investissement international et son attelage à l'économie mondiale, sera doté dans la région du nord d'un nouveau complexe portuaire, industriel et commercial articulé autour d'un grand port sur le détroit, « Tanger Méditerranée » à l'intersection des principales voies maritimes mondiales (15 km de l'Europe).

Avec une vocation de transbordement, ce complexe sera adossé à des zones franches logistiques, commerciales et industrielles et doté d'infrastructures performantes routières, ferroviaires et de communication. Il comprendra :

- Un port en eau profonde, développant les activités conteneurs, TIR, céréales, marchandises générales et passagers ;
- Une zone franche logistique de 98 ha à l'oued R'Mel destinée à l'entreposage des marchandises et une transformation/contrôle de qualité ;
- Des zones franches industrielles situées dans la région de Tanger-Tétouan qui cibleront principalement des industries de production à vocation export ;
- Une zone « duty free »/commerciale de 125 ha à Fnideq ;
- Des infrastructures de connexion qui comportent :
 - Une liaison autoroutière reliant la zone commerciale au futur port ;
 - Une connexion ferroviaire entre Tanger et le complexe port - zones franches.

Le complexe intégré dont la réalisation nécessite un investissement total estimé à 15 milliards de dirhams, a pour objectifs de :

- Créer des emplois en attirant des entreprises exportatrices dans les zones franches ;
- Favoriser la pénétration des marchés étrangers par les entreprises exportatrices dans les zones franches ;
- Capturer de nouvelles sources de revenus pour l'activité portuaire ;
- Rationaliser la carte portuaire ;
- Favoriser le développement du tourisme ;
- Equilibrer l'aménagement du territoire en dotant la région Nord d'un pôle économique et d'infrastructure de qualité.

Bref, le transport est un élément stratégique qui met en valeur la compétitivité du vendeur. Alors que les entreprises exportatrices choisissent leurs modes de transport en fonction du coût, du délai, et de sécurité et ceci varie d'un mode de transport à un autre, qui donnera lieu à des avantages et des inconvénients.

	Transport Maritime	Transport Aérien	Transport Routier	Transport Ferroviaire
Avantages	<ul style="list-style-type: none"> -fret avantageux -quantité élevée -possibilité de stockage gratuite pendant 60 jours -livraison dans le monde entier 	<ul style="list-style-type: none"> -rapide -sécurisé -manutention moins chère -emballage - cher -délais de paiement + court 	<ul style="list-style-type: none"> -livraison « porte à porte » -délais relativement rapide 	<ul style="list-style-type: none"> -pas cher -sécurisé -emballage - coûteux -adapté aux tonnages et volumes importants
Inconvénients	<ul style="list-style-type: none"> -long -insécurité des marchandises dans le port -encombrement de la zone portuaire -assurance + chère 	<ul style="list-style-type: none"> -coût du fret élevé -capacité limitée -certaines marchandises sont interdites (marchandises dangereuses, à faible VA) 	<ul style="list-style-type: none"> -insécurité -risque d'accident -distance moyenne 	<ul style="list-style-type: none"> -limite du réseau ferroviaire -transport lent -inadapté au courte distance -obligation de remplir les wagons

Conclusion

Si les réformes politiques, économiques et sociales réalisées et celles en cours de réalisation au Maroc, assurent la visibilité des investisseurs nationaux et étrangers qui constituent les principaux acteurs de la réalisation d'une croissance soutenue et partant de la création d'emplois, les infrastructures et les équipements sus indiqués constituent le socle d'une économie compétitive. Ceci étant, l'ancrage de l'orientation libérale de la politique économique du Maroc, son ouverture conséquente sur le monde extérieur et son arrimage à l'économie de l'Union Européenne avec laquelle notre pays est lié par un accord de libre échange, constituent un stimulant pour atteindre les objectifs des réformes sus indiquées et un pari que les différentes composantes de la société Marocaine doivent gagner.

