

L'impact de la logistique du transport sur la performance économique

MDARBI SAID, DIDAST Fatima Zahra

Enseignant chercheur et directeur de LAREMO, Université Hassan II, Casablanca
Doctorante, LAREMO, Université Hassan II, Casablanca

Laboratoire de Recherche en Management des Organisations (LAREMO)

Adresse :

Said.mdarbi@estc.ma
fatimadidast@gmail.com

REMAC201805 Saïd Mdarbi logistique du transport

Résumé :

Faut-il répéter que la recherche scientifique s'avère toujours une réelle constante dans tout système économique qui se veut efficace et prometteur. Et « la logistique du transport », comme domaine de recherche, s'annonce comme une priorité dans un pays comme le Maroc ; un pays qui doit compter essentiellement sur la qualité de son potentiel humain pour mieux améliorer la production et pallier à la dépendance relative à la consommation. Cependant, « la logistique du transport », en tant que domaine permettant la compétition, nécessite impérativement la remise en valeur de l'énergie intellectuelle humaine de par une prise en considération de la recherche académique de bon escient d'une part et d'une gestion structurée et constamment actualisée de l'autre part. Un tel apport humain, étant un effort intellectuel d'amélioration de la production de par le domaine de « la logistique du transport »

a comme tâche principale l'optimisation des moyens en exergue, à citer : l'infrastructure et le patrimoine accumulé en expériences ; et toute modernisation des dispositifs se doit d'entrer dans une dynamique d'innovation et de création. Toutefois, malgré les efforts dédiés à l'amélioration de ses infrastructures, le Maroc a eu une chute importante en matière d'efficacité logistique, d'après son dernier classement selon l'IPL de la Banque Mondiale, sachant que le transport et la logistique sont des secteurs qui peuvent participer à la croissance de l'économie marocaine. Au domaine de « la logistique du transport », avec une contribution au produit intérieur brut (PIB) estimée à 5%, le transport et le chargement se taillent, à eux seuls, à 3%. Rappelons que la filière logistique englobe 100.000 emplois directs¹.

Par conséquent, cet article vise à déterminer l'impact de la logistique du transport sur la performance économique, à travers la mise en relief de la relation entre les outils de la croissance et les critères d'évaluation de la performance économique. À travers cet article, nous présentons, dans un premier temps les principaux axes de la performance économique en détaillant le cadre théorique et conceptuel. Ensuite, nous abordons par notre étude l'état actuel de « la logistique du transport » au Maroc en définissant ses caractéristiques et ses fonctionnements. Et dans la même perspective, nous traitons les outils de liaison interférant entre « la logistique du transport » et la performance économique afin de rassembler les indicateurs permettant d'identifier les impacts. Notre objectif, rappelons-le, est donc de démontrer que la logistique du transport influence substantiellement sur la performance économique.

Mots clés : *Performance économique, Croissance économique, logistique du transport, Indice de performance logistique.*

¹ AMDL, agence marocaine de développement de la logistique, 2017.

Summary:

We must repeat that scientific research is always a real constant in any economic system that wants to be effective and promising. And "logistics and transport", as a field of research, promises to be a priority in a country like Morocco; a country that must rely primarily on the quality of its human potential to better improve production and overcome the dependence on consumption. However, "logistics and transportation", as a field that allows for competition, requires the re-development of human intellectual energy by taking into account academic research wisely on the one hand and structured and constantly updated management on the other hand. Such a human contribution, being an intellectual effort to improve production through the field of "logistics and transport", has as its main task the optimization of the means in the foreground, to mention: the infrastructure and the accumulated wealth in experiments ; and any modernization of devices must enter a dynamic of innovation and creation. However, despite the efforts dedicated to improving its infrastructure, Morocco has had a significant drop in logistical efficiency, according to its latest ranking according to the IPL of the World Bank, knowing that transport and logistics are sectors that can participate in the growth of the Moroccan economy. In the field of "logistics and transport", with a contribution to gross domestic product (GDP) estimated at 5%, transport and loading alone are 3%. Let's remember that the logistics sector includes 100,000 direct jobs.

Therefore, this article aims to determine the impact of logistics and transport on economic performance, by highlighting the relationship between the tools of growth and the criteria for evaluating economic performance. Through this article, we present, as a first step, the main axes of economic performance by detailing the theoretical and conceptual framework. Then, we study the current state of "logistics and transport" in Morocco by defining its characteristics and functioning. And from the same perspective, we are dealing with the interfering linkage tools between "logistics and transport" and economic performance in order to gather indicators to identify impacts. Our aim, let us recall, is to demonstrate that logistics and transport have a substantial influence on economic performance.

Key words: *Economic Performance, Economic Growth, Transport and Logistics, Logistics Performance Index.*

Liste des abréviations

AMD : Agence Marocaine de Développement de La Logistique

CKR : Convention de Kyoto révisée

ECD : Evaluation de la capacité au développement

ELA : European Logistics Association

FIATA : Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés

IPL : Indice de Performance Logistique

OCDE : Organisation de coopération et de développement économiques

OMC : Organisation Mondiale de Commerce

PIB : Produit Intérieur Brut

PIED : pays en développement

PNB : Produit National Brut

SNTL : Société nationale du transport et de la logistique

Sommaire

Introduction

- I-*** La performance économique: cadre conceptuel
- II-*** L'état des lieux de la logistique du transport au Maroc
- III-*** *efficacité de processus logistique dans les procédures douanières*
- IV-*** Contribution des procédures de dédouanement à la performance économique
- V-*** performance logistique et infrastructures de transport
- VI -*** les infrastructures et la performance économique
- VII-*** la logistique du transport facteur clé de la performance économique

Conclusion

Bibliographie

Introduction :

Le Maroc, en tant que pays aspirant à la modernité, a dû se lancer depuis l'indépendance dans la construction des ports, des aéroports et des réseaux routiers ; ceci a toujours été dans le souci d'être dans la bonne voie du développement. Bien conscient de l'importance de sa position géographique, le royaume a renforcé sa stratégie économique par l'instauration de plusieurs instances relatives au « logistique du transport ». Pour n'en citer qu'une, l'AMDL (l'agence marocaine du développement de la logistique) demeure le bon exemple d'un volontariat bien réfléchi. Surtout que 95% de nos échanges économiques se font par voie maritime ; chose qui demeure évidente pour un pays ouvert sur le monde par la méditerranée et l'atlantique.

La logistique est donc depuis lors l'un des facteurs essentiels dans le processus économique du pays. Depuis l'extension des ports de Casablanca et d'Agadir sur l'atlantique jusqu'à la construction du gigantesque port « Tanger Med » sur la méditerranée, la question de « la logistique du transport » a toujours été un souci majeur pour nos acteurs économiques. Toutefois, le Maroc continue à faire face à plusieurs obstacles relatifs au domaine que ce soit en matière de moyens, de savoir-faire ou d'infrastructure malgré ses avantages géographiques et les investissements qui se font chaque année par le monde sur son territoire ; ainsi et par voie de conséquence, le Maroc décida cependant de remettre la question de « la logistique du transport » en cause vue l'importance de la constante *logistique* dans l'équation du développement économique.

D'après les dernières statistiques de la banque mondiale, il y a eu une chute au niveau de l'IPL du pays. Le Maroc est passé du 62ème rang sur 160 pays en 2014 au 86ème rang en 2016, ce qui annonce un problème d'actualité plus qu'urgent nous amenant à poser la question de recherche suivante :

Dans quelle mesure la pratique de la logistique du transport pourra-t-elle avoir un impact positif sur la performance économique Marocaine ?

I. La performance économique dans le cadre conceptuel :

La question de la performance économique peut être appréhendée à plusieurs niveaux. Et chaque niveau correspond à plusieurs secteurs d'activité économique. Le concept de performance est très en usage actuellement; son domaine de définition est bien précis. Il s'agit d'un vocable qui a plusieurs significations de par les thématiques classiques de gestion ; à en citer quelques-unes :

- a- c'est le niveau de réalisation des objectifs (Burlaud, 1995)²;
- b- c'est une action réussie, qui implique une production réelle, donc un processus ;
- c- il est plus ou moins un attribut qui reflète un jugement subjectif ;

Selon Bouquin(1986)³, la performance est le résultat de l'action ; c'est donc l'évaluation du degré de réalisation des buts toute subjectivité exclue ; en ce sens, la mesure des performances comme elle a été mentionnée par Bouquin est l'évaluation des résultats obtenus.

La performance est aussi un processus et non pas seulement un résultat qui apparaît à un moment dans le temps Baird (1986)⁴.

Lebas (1995)⁵, en essayant de définir la performance dans le domaine de la gestion, avait mis l'accent sur les actes suivants :

- accomplir, réaliser une activité dans un but déterminé
- Réaliser un résultat.
- Comparer un résultat par rapport à une référence interne ou externe
- Pouvoir réaliser ou accomplir un résultat (potentiel de réalisation)
- Appliquer des concepts de progrès continus dans un but de compétition
- Juger de la performance par plusieurs acteurs concernés qui peuvent ne pas avoir la même vision et la même approche d'où la nécessité d'une approche multicritère de la performance.
- Mesurer par un chiffre ou une expression communicable.

Le terme performance est systématiquement utilisé en rapport avec l'évaluation ; il s'agit d'une évaluation indirecte qui peut porter sur le pilotage, le management ou autre activité. « *La question des valeurs et de leur échelle est pourtant continuellement occultée. Essayant d'éviter d'afficher la référence au système de valeurs sous-jacent. Ce qui met en question son équité Bourguignon(1997)⁶ »*. En effet, la performance et la valeur sont souvent conçues séparément. Quand a Morin et Al. (1996⁷), ils définirent la performance en la situant dans une dimension économique (efficacité économique). Le terme performance est tout le temps situé dans une dimension objective de la réalité dans la mesure où elle se fixe l'objectif de mesurer le progrès. En nécessitant l'atteinte de l'objectif fixé Capron et Quairel, (1998⁸) ou bien l'avancement dans un plan d'action Mascré (1995⁹), ce terme conduit aux trois E selon Carpon et Quairel : Economie, Efficacité et Efficacité.

² Burlaud Alain et Simon Claude, 1997, Le contrôle de gestion, Paris, La Découverte, p: 124.

³ Bouquin H. (1986), le contrôle de gestion, Presses universitaires de France, p : 114.

⁴ Baird L (1986), Managing performance, John Wiley, NewYork. P: 113-120.

⁵ Lebas, M.J. (1995) Performance Measurement and Performance Management. International Journal of Production Economics, p: 23-35.

⁶ Bourguignon, (1997), Sous les pavés la plage, ou les multiples fonctions du vocabulaire comptable : I 'exemple de la performance, comptabilité- contrôle-audit, tome 3, vol. 1, mars, p. 89-101.

⁷ E.m. Morin (1996), « Les indicateurs de performance », Ordre des comptables généraux licenciés du Québec, Guérin, p : 122-130.

⁸ Carpon M. et Quairel F. (1998), « Contrôle de gestion et pilotage des performances sociétales », actes du XIXe congrès de l'association française de la comptabilité, Nantes, 14- 16 mai, vol. 2, p : 569-584.

⁹ C. Mascré, 1995, "Influence du fer et du manganèse sur les alliages du type de", Fonderie, Vol. 108, 1955, p : 4330-4336.

D'après Pierre Voyer(1999)¹⁰, la performance économique est considérée comme l'amélioration d'un état initial, l'atteinte d'un résultat économique requis, la réduction des effets indésirables, elle est la juxtaposition de l'efficience, l'efficacité, et du bien-fondé d'une entité.

Selon le modèle de Morin et Savoie(1994¹¹), la performance économique est en fonction, à la fois, de l'efficacité économique et de la croissance économique.

Le revenu est l'un des facteurs les plus importants pour mesurer la performance économique et le produit intérieur brut PIB. Ce dernier est la mesure la plus couramment utilisée pour mesurer l'activité économique d'un pays. En bref, le PIB reflète la valeur de tous les biens et services finaux légalement produite dans une économie sur une période donnée.

La performance économique est aussi définie comme le total actuel et par tête de la croissance économique (PIB / PNB), en tenant compte de l'efficacité de processus social de production économique. Cette efficacité peut être estimée de manière synthétique par compte tenu des ressources humaines mises en jeu, de la productivité du travail, du capital, de la répartition, du niveau de vie, la structure générale de l'utilisation du temps par les populations et enfin de l'équilibre / déséquilibre dans les relations entre économie et nature. Avec une telle définition, la performance économique actuelle ne peut pas être très probablement mesurée par un agrégat monétaire unique ou un indice composite global, A.vanoli(2010¹²).

La performance d'une économie est généralement mesurée en matière de réalisation des objectifs économiques. Ces objectifs peuvent être à long terme, tels que la croissance et le développement durables, tels que la stabilisation de l'économie en réponse à des événements soudains et imprévisibles appelés chocs économiques.

Solow (1956¹³), démontre que la croissance économique est aussi une augmentation du capital publique qui finance les investissements au niveau de l'infrastructure et autres. Lorsque l'investissement dépasse le montant du capital, chaque travailleur dispose d'un équipement performant pour évaluer sa productivité. Solow a remarqué que lorsqu'on augmente le capital par tête, la production croît mais de façon non corrélative.

Selon Harrod(1939¹⁴) et Domar(1949¹⁵), la croissance des investissements des infrastructures permet de favoriser la dynamique de l'économie.

On conclut donc que la performance économique n'a pas une définition rigoureuse, c'est un concept général qui renvoie directement à la croissance économique.

La performance économique est aussi une augmentation du revenu national par habitant, elle implique l'augmentation du PIB, du PNB, et donc de la richesse nationale. Les modifications structurelles de l'économie sont aussi prises en compte. On pourrait donc estimer que la croissance économique est le processus d'augmentation de la taille des économies nationales, des indications macroéconomiques, en particulier du PIB, dans une direction ascendante avec des effets positifs sur le secteur économique et social.

Typologiquement, dans un sens et dans l'autre, la croissance économique peut être positive, nulle ou négative. La croissance économique positive est enregistrée lorsque les rythmes moyens annuels des macro-indicateurs sont supérieurs aux rythmes moyens de croissance de la population. Lorsque les rythmes annuels moyens de croissance des indicateurs macroéconomiques, en particulier le PIB, sont égaux à ceux de la croissance démographique,

¹⁰ Voyer Pierre (1999), Tableaux de bords de gestion et indicateurs de performance, PUQ, 2eme édition, p : 50-57.

¹¹ Morin E.M., Savoie. A et Beaudin G. (1994), L'efficacité de l'organisation, théorie représentation et mesures, Gaëtan Morin Editeur, Québec, p : 30-150.

¹² André Vanoli, November 2010, on the report by the commission on the measurement of economic performance and social progress 2009, working paper N°62, p: 44.

¹³ Solow R.M., 1956, « A contribution to the theory of economic growth », Quarterly Journal of Economics, 70, n°1, p: 65-94.

¹⁴ Harrod, Domar (1939), est le premier modèle formalisé de la croissance économique. Il vise à étendre sur le long terme la théorie générale de Keynes, respectivement dans leur article « An Essay in Dynamics « Theory » publié dans l'Economic Journal et « Expansion and Employment » publie dans l'American Economic Review, p : 200-230

¹⁵ Idem

on peut parler de zéro croissance économique. La croissance économique négative apparaît quand les rythmes la croissance démographique sont supérieurs à celles des indicateurs macroéconomiques.

La croissance économique est un phénomène complexe à long terme. Elle est soumise à des contraintes telles que l'augmentation excessive de la population face à des ressources limitées et une infrastructure inadéquate outre l'utilisation inefficace des ressources aggravées par l'intervention gouvernementale excessive ; il s'agit ici de modèles institutionnels et culturels qui rendent la croissance difficile. La croissance économique est obtenue par une utilisation efficace des ressources disponibles et une augmentation de la capacité de production. Elle facilite la redistribution des revenus entre population et société. Les effets cumulatifs et les petites différences des taux d'augmentation deviennent importants pour des périodes qui égalent ou dépassent une décennie. Il est plus facile de redistribuer le revenu dans une société dynamique et croissante que dans une société statique.

Il y a des situations où la croissance économique est confondue avec les fluctuations économiques. L'application de politiques monétaires et fiscales expansionnistes pourrait permettre d'éliminer les écarts de récession et d'augmenter le PIB au-delà de son niveau potentiel.

La croissance économique implique la modification de la production potentielle en raison de la modification de l'offre de facteurs (travail et capital) ou de l'augmentation de la productivité des facteurs (production par unité d'entrée). Lorsque le taux de croissance économique est important, la production des biens et des services augmente et, par conséquent, le taux de chômage diminue, le nombre de possibilités d'emploi augmente ainsi que le niveau de vie de la population. Certains économistes affirment qu'un taux de croissance du PIB de 3% par an permet une hausse du PIB potentiel avec 10% en trois ans et un doublement en 23 ans. Selon la «règle des 70», un taux de croissance de 1% double le PIB potentiel sur une période de soixante-dix ans A.socol(2005¹⁶).

Ainsi comme l'ont mentionné Smith et Todaro(2009¹⁷) qui ont défini clairement le concept de croissance économique et de développement en mentionnant que (*la croissance économique peut simplement être définie comme une augmentation du PIB*). Le développement économique est un concept large englobant la croissance économique et d'autres dimensions du développement tels les changements majeurs dans la structure sociale, les attitudes populaires et les institutions nationales en parallèle avec l'accélération de la croissance économique, la réduction des inégalités et l'éradication de la pauvreté.

En effet Arthur Lewis(1998¹⁸) rappelle que la croissance économique doit impliquer nécessairement une interrelation entre les différents facteurs et sur tous les fronts. Si des capitaux étrangers affluent vers un pays quelconque, il se peut qu'ils ne soient pas associés aux nouvelles technologies ou qu'ils affectent le modèle des institutions et des attitudes humaines. Au contraire si de nouvelles connaissances sont découvertes, l'investissement sera stimulé et les institutions ressentiront l'impact.

Si les institutions sont libéralisées, l'effort humain augmentera. Le savoir et l'argent se renforceront mutuellement et optimiseront la production qui aurait comme conséquence une amélioration sensible du niveau de vie.

Malgré cette interrelation, les facteurs n'ont pas la même valeur et la même position fonctionnelle.

Pour Adam Smith(1776¹⁹), par exemple ainsi qu'une longue lignée d'économistes libéraux, ce qui est nécessaire pour promouvoir la croissance économique est principalement le droit à un cadre institutionnel adéquat. Celui-ci est indispensable pour permettre aux volontés d'agir, au savoir de s'épanouir, aux capitaux d'augmenter et à l'homme de progresser.

¹⁶ Angelescu C, Socol C, (2005), Politici economic, Economica Publishing House, Bucharest, p:50-59

¹⁷ Todaro, M.P.And Smiths'. (2009), Economic Development, Harlow Addison Wesley, p: 49-56.

¹⁸ Arthur Lewis, 1998, the theory of economic growth, Routledge library edition, p: 40-60.

¹⁹ Adam Smith, 1776, dans recherche sur la nature et les causes de la richesse des nations, p : 30-39.

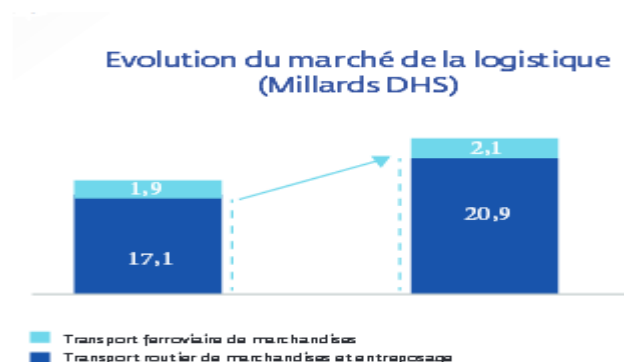
Pour Malthus(1766²⁰), ce qui entrave le développement d'un pays est le manque de demande que nous traduirions en ces jours comme «une faible valorisation du revenu».

²⁰ Thomas Robert Malthus (1766-1834), dans la théorie de la loi de population, théorie classique de la croissance, p : 125-190

II. L'état des lieux de la logistique du transport au Maroc :

Le domaine de la logistique au Maroc a connu une croissance considérable au cours de ces cinq dernières années ; une croissance traduite plus particulièrement par l'augmentation de la taille du marché des prestations logistiques.

En fait, le chiffre d'affaires de l'organisme logistique et du transport routier de marchandises a atteint en 2016 : 21 milliards de dirhams, soit une croissance annuelle moyenne de 5,2%, durant la période 2010-2016²¹.



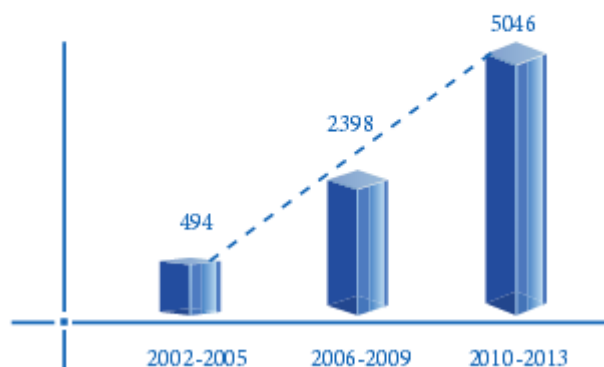
Création des entreprises :

Le nombre phénoménal d'organismes internationaux et nationaux spécialisés a amélioré ses activités au niveau national. En effet, durant la période 2010 à 2013, un peu plus de 5000 organismes de logistique et de transport ont été créés, soit deux fois le nombre de création d'entreprises sur la période 2006-2009.

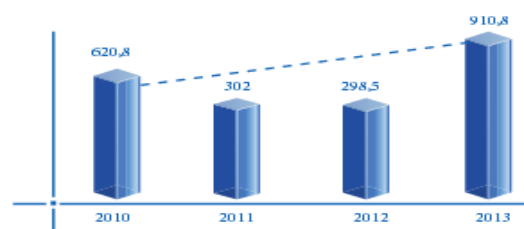
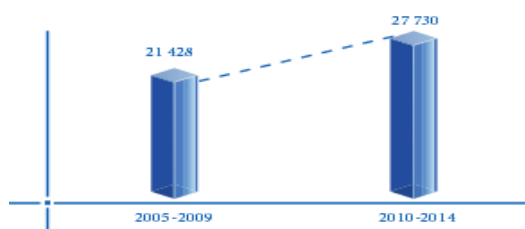
Le marché marocain a aussi connu depuis 2010 un lancement d'activités de plusieurs groupes internationaux qui ne sont pas présents auparavant tels que Kuehne & Nagel, Urbanos, Omsan Logistique Maroc, Asis mea, OPDR Maroc, Panalpina Maroc, Promotrans Maroc, mais aussi de plusieurs acteurs nationaux comme Soft Logistic, Building logistics et services, SNTL(Société nationale de transport et logistique) Supply Chain, Almav logistics,... etc.

²¹ Analyse basée sur les données des comptes nationaux et les balances de paiement ainsi qu'une analyse bottom-up à partir des chiffres d'affaires déclarés par les entreprises du secteur, juin 2016.

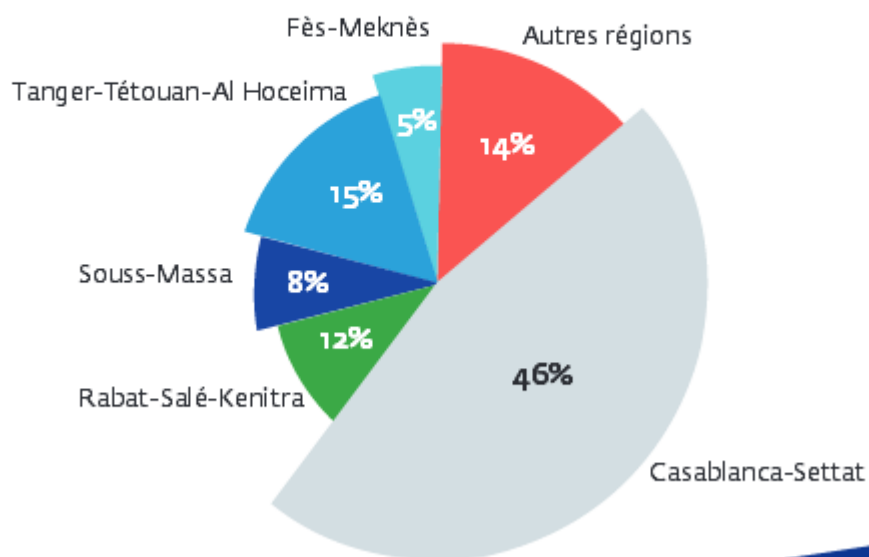
Création d'entreprises de transport et de logistique au Maroc (SA,SARL)



Aussi est-il bien noter que la région de Casablanca-Settat arrive en tête en ce qui concerne le nombre d'entreprises créées (46%), suivie de la région de Tanger-Tétouan, Al Hoceima (15%) et la région de Rabat-Salé-Kenitra (12%).



Répartition des entreprises « Logistiques et de transport de marchandises » par régions



Concernant les projets réalisés par les

organismes de la logistique et de transport de marchandises ont atteint à peu près 28 milliards de dirhams sur la période 2010-2014 contre moins de 21 milliards de dirhams sur la période 2005-2009 soit une évolution de 29%. La part des investissements directs étrangers représente 11%²².

²² Analyse sur la base des données des comptes nationaux et celles de la balance des paiements, juin 2016

Rayonnement du Maroc à l'internationale :

Présence sur la scène internationale :

Il y'a eu une campagne de médiatisation nationale et internationale pour promouvoir les structures logistiques et les opportunités qu'elles offrent aux opérateurs économiques.

Ainsi, le Maroc a été l'invité d'honneur de salons spécifiques tels que : Dakar en 2012, Barcelone en 2013 et les îles Canaries (2012, 2013 et 2014).

le Maroc a aussi participé à plusieurs événements promotionnels du secteur logistique à l'instar de la Foire Internationale de Bamako FEBAK au Mali, le Salon Fruit Logistica à Berlin, la Semaine Internationale du transport et de la logistique à Paris, l'European Gold Medal in Logistics and Supply Chain à Bruxelles, le salon international du transport et de la logistique pour la Méditerranée - LOGISMED à Casablanca, le salon international de la logistique et du matériel de manutention de Barcelone, etc.

Pour ce qui est du secteur logistique, il a été représenté dans plusieurs forums économiques qui ont été organisés par le haut patronat marocain avec ses homologues internationaux (Russie, Allemagne, USA, Guinée, France, etc.).

D'une façon générale, les activités de promotion d'entreprises par l'AMD L ont amplement contribué au renforcement de la notoriété du domaine logistique national au niveau international.

Le Maroc est considéré par plusieurs entreprises internationales comme un pays modèle en matière de stratégie de développement du domaine logistique. Dans un article intitulé « Morocco – A move forward with the National Logistic Strategy », la glorieuse Fédération Internationale des Associations des Freight Forwarders « FIATA » a mis en exergue les progrès enregistrés par le Royaume dans le domaine logistique et les opportunités d'investissement qu'ils offrent aux opérateurs privés.

De même, l'expérience marocaine dans ce domaine a eu des échos dans les travaux de la conférence française sur la logistique visant à définir une stratégie via France Logistique à l'horizon 2025.

Coopération au profit du secteur et le développement des zones logistiques :

La coopération s'est focalisée sur la mise à niveau d'un ensemble d'accords de coopération et de partenariat conclus avec plusieurs partenaires internationaux: région de la Catalogne en juin 2012, Société Financière Internationale et Banque Européenne d'Investissement en 2013, Région du Languedoc-Roussillon en janvier 2014 et Tunisie en mai 2014.

En ce qui concerne la coopération sud-sud, le Maroc a procédé à la conclusion d'un accord-cadre de coopération dans le secteur de la logistique avec le Sénégal et la Côte d'Ivoire et a pu accueillir les premières réunions des comités mixtes Maroc-Tunisien et Maroc-sénégalais institués dans le cadre des accords de coopération conclus avec les deux pays.

L'AMD L montre aussi qu'il y'aura un investissement dans les zones logistiques. L'enjeu d'un investissement dans ce sens consiste à utiliser rapidement, au bon moment et au bon emplacement, le capital, c'est à dire offrir les meilleurs prix acceptables, d'une part, par le marché promoteur pour l'aménagement d'une zone et d'autre part, par le marché locatif pour les bâtiments qui seraient édifiés. De ce fait, un effort financier public s'avère indispensable pour sécuriser et mobiliser le foncier destiné à l'amélioration des zones logistiques en vue d'acquérir une qualité compétitive pour les différents réseaux de transport.

En plus, vue la nature capitalistique des projets des zones logistiques, l'Etat doit absolument intervenir dans la réalisation des zones logistiques en aménageant les infrastructures de base tout en évitant de lourds investissements à faible rentabilité et céder la place, par la suite, aux investissements du secteur privé pour développer une offre immobilière adéquate.

Bien évidemment la priorité doit être accordée aux projets recommandés par les différentes études de marché et de structuration déjà réalisées à comprendre :

- 2ème Tranche la zone logistique de Zenata (80-100ha)
- Zone d'Aïn Dalia à Tanger (première tranche de 45Ha) ;
- Zone d'Aït Melloul à Agadir (première tranche de 34 Ha) ;
- Zone de Ras El Ma à Fès (première tranche de 31 Ha) ;
- Zone d'Amer à Rabat (première tranche de 29 Ha) ;
- Zone de Tamensourt à Marrakech (première tranche de 30 ha).

Par ailleurs, une attention particulière devra être accordée à la mise à niveau de l'offre immobilière logistique existante qui est parfois informelle et ne satisfait pas le minimum requis en matière de positionnement ou de sécurité et n'obéit à aucune logique économique saine.

Pour la structuration du développement des zones logistiques dans les différentes régions du Royaume, deux études de marché et de structuration des projets des premières zones logistiques ont été lancées dans les pôles suivants :

- Rabat-Kenitra, Tanger-Tétouan et Fès- Meknès,
- Oued Eddahab-Lagouira, Souss-Massa-Darâa et Marrakech-Tensift-El Haouz.

Ces deux études visent à :

- déterminer les besoins actuels et futurs en matière d'immobilier et de services logistiques dans les différents pôles susmentionnés ;
- identifier un phasage détaillé et précis de l'implémentation du schéma régional des zones logistiques de chacun des dits pôles ;
- définir un projet de création de la première zone logistique à développer dans chacun des pôles précités de points de vue : technique, environnemental, économique et financier.

Chacune de ces deux études comporte cinq missions, à savoir :

- Pour l'ensemble des pôles :
 - **Mission 1** : Cadrage général des prestations ; Pour chacun des trois pôles ;
 - **Mission 2** : Étude de marché afférente à l'immobilier et services logistiques dans le pôle ;
 - **Mission 3** : Avant-projet-sommaire de la première zone logistique à développer dans le pôle ;
 - **Mission 4** : Étude d'impact environnemental de la première zone logistique à développer dans le pôle ;
 - **Mission 5** : Étude de la rentabilité économique et financière de la solution proposée pour la première zone logistique à développer dans le pôle.

D'après le ministère de la logistique et du transport, la direction des Routes suit l'évolution de l'état de santé du réseau routier en complicité avec des services présents sur toutes les régions en vue d'entretenir en permanence la qualité du réseau routier susceptible d'être évalué selon le ministère de tutelle en fonction des indices suivants :

- A : Signifie qu'une section de route est en bon état, cas d'une route neuve ou d'un renforcement.

- B : Acceptable.
- C : Mauvais.
- D : Très mauvais.

Pour avoir un aperçu global sur l'état du réseau routier, le ministère du transport et de la logistique utilise comme indicateur le pourcentage des routes à l'état A+B (acceptable à bon).

Le tableau et le graphe ci-après relatent ces indicateurs depuis 1990 :

Année	1990	1992	1994	1996	1998	2000	2002
Etat bon à moyen	53.3%	56.4%	61.8%	63.1%	64.7%	66%	64.70%

Année	2004	2006	2008	2010	2012	2014	2016
Etat bon à moyen	64.5%	60%	55%	54.3%	53.5%	58.8%	60%

L'état ISU (A+B) du réseau routier a connu deux phases d'évolution :

1990 – 2000 : Phase de progression évaluée à 1,3 point par an.

2000 – 2010 : Phase de régression évaluée à 1,17 point par an. Cette régression peut s'expliquer par :

- La mise en œuvre du programme de voies express qui est un grand consommateur de budget et qui partage les mêmes rubriques que celles de la maintenance routière, ceci a affecté sérieusement la maintenance du réseau routier et notamment les routes provinciales.
- Les saisons hivernales 2008/2009 et 2009/2010 qui ont connu des chutes de pluies exceptionnelles causant des dégâts importants du réseau routier.
- L'agressivité du trafic qui connaît une augmentation considérable pendant les dix dernières années.

Les résultats de la campagne de mesure de l'ISU de 2016 a montré que 60% du réseau routier est dans un état bon à moyen d'une amélioration de 6,5% par rapport à l'année 2012²³.

²³ Ministère de la logistique et du transport, secteur des infrastructures routières, état du réseau routier, 2016

EVOLUTION DE L'ÉTAT DU RÉSEAU ROUTIER "ÉTAT BON À MOYEN"



III. Efficacité du processus logistique dans les procédures douanières :

De nos jours, la croissance du commerce international est très élevée. Les douanes ont des liens très importants avec la chaîne logistique. En raison des pertes de temps, les changements dans les opérations douanières sont nécessaires pour faciliter le passage de la frontière. Des opérations douanières efficaces sont indispensables pour accélérer les chaînes d'approvisionnement logistique. Dans cette partie, l'efficacité des processus logistiques dans les procédures douanières est analysée.

Chaque organisation (publique ou privée) a tendance à réaliser des activités de manière efficace. L'évaluation des performances dans le secteur public a été étudiée dans la littérature depuis longtemps (Boyle, 2006)²⁴. Dans le secteur public, le problème est le manque de corrélation directe entre les revenus et les dépenses. Les facteurs politiques influencent également l'organisation publique à se concentrer sur la réalisation des objectifs plutôt que sur l'optimisation des ressources. Dans la littérature, il existe différentes approches pour mesurer l'efficacité douanière. La Commission européenne a établi son projet de mesure des résultats (MOR) pour les services douaniers des États membres. Les travaux sur la mesure des résultats des activités douanières menées par les États membres sont en cours et les résultats obtenus permettent aux États membres de comparer leur performance à la norme communautaire et d'améliorer les opérations douanières si nécessaire (Benazi.A 2012)²⁵.

L'importance de l'efficacité douanière est également reconnue dans l'Organisation de la Banque mondiale. Cette organisation a développé L'IPL (L'indice de performance logistique). L'élément principal de l'IPL est l'efficacité des douanes (Arvis, 2016)²⁶. De cette manière, il y a différents aspects de l'évaluation de l'efficacité douanière :

- L'efficacité douanière dans l'IPV international (l'efficacité du processus de dédouanement (c'est-à-dire la rapidité, la simplicité et la prévisibilité des formalités) par les agences de contrôle aux frontières, y compris les douanes);
- L'efficacité douanière dans l'IPV domestique (qualité et compétence du service des douanes, dédouanement et livraison des importations et des exportations, transparence du dédouanement, fourniture d'informations adéquates et opportunes sur les changements réglementaires, nombre d'agences d'importation et d'exportation, importations et exportations, etc.).

L'accent est mis en particulier sur l'efficacité de l'administration des douanes. De cette manière, cet indice inclut l'efficacité de la perception des procédures douanières par le secteur privé, ainsi que l'étendue des services fournis par les autorités douanières et les agences apparentées. L'efficacité et l'efficience des processus de dédouanement (temps, documents, coûts, etc.) par les douanes ainsi que par les agences de contrôle des frontières connexes sont également un élément important de l'IPV. La plupart des approches dans la littérature sont basées sur la méthode DEA (méthode d'analyse d'enveloppement des données). Toutefois, la méthode DEA présente certains inconvénients et, dans certaines situations, ne peut pas être appliquée.

La croissance et l'efficacité de dédouanement dépend de l'efficacité des services logistiques, elle joue un rôle essentiel dans le soutien de l'efficacité des procédures douanières.

²⁴ Boyle, R (2006). Measuring public sector productivity: Lessons from International Experience. Dublin: Institute of Public Administration, p: 200-250.

²⁵ Benazi & A (2012), Measuring efficiency in 139 the Croatian customs service: a data envelopment analysis approach, Financial theory and practice, 36 (2). P: 139-178.

²⁶ Arvis, J.Saslavsky. D. Mustara. Oab, L M Shepherd. B., Bush. C. Ra, A. and Naula, T. (2016), Connecting to Compete, Trade Logistics in the Global Economy: The Logistics Performance Index and Its Indicators, The World Bank/IB RD. Washington, DC, p: 12-18.

Globalement, la taille du secteur de la logistique n'est pas clairement connue. L'analyse de Shepherd (2011)²⁷ des données logistiques, couvrant 45 pays, a révélé qu'en moyenne, le secteur de la logistique représente environ 5% du produit intérieur brut (PIB), avec une fourchette de 2% à 12%. Compte tenu du rythme d'augmentation du commerce mondial depuis 2000 (noté ci-dessous), la contribution du secteur logistique à la production nationale dans de nombreux pays devrait s'accélérer à mesure que le rythme de la libéralisation du commerce se renforce. La croissance et l'efficacité de dédouanement dépend de l'efficacité des services logistiques, elle joue un rôle essentiel dans le soutien de l'efficacité des procédures douanières.

Globalement, la taille du secteur de la logistique n'est pas clairement connue. L'analyse de Shepherd (2011)²⁸ des données logistiques, couvrant 45 pays, a révélé qu'en moyenne, le secteur de la logistique représente environ 5% du produit intérieur brut (PIB), avec une fourchette de 2% à 12%. Compte tenu du rythme d'augmentation du commerce mondial depuis 2000 (noté ci-dessous), la contribution du secteur logistique à la production nationale dans de nombreux pays devrait s'accélérer à mesure que le rythme de la libéralisation du commerce se renforce.

Les contraintes de données ont rendu la recherche sur la logistique formidable. Les récentes initiatives de la Banque mondiale en matière d'élaboration de l'indice de performance logistique (IPL) pour plusieurs pays à travers le monde ont permis d'obtenir une compréhension raisonnable des réalisations en matière de logistique au niveau national pour plusieurs pays à travers le monde. La Banque mondiale produit chaque année des mesures de L'IPL depuis 2007. À ce jour, des données publiées mesurant la performance logistique dans les pays membres de la Banque mondiale sont disponibles pour les années 2007, 2010, 2012, 2014 et 2016. Pour la performance globale de la Banque mondiale, l'indice est mesuré sur une échelle de 1 (faible) à 5 (élevée). Cette mesure est la moyenne pondérée des scores par pays couvrant six sous-dimensions de la performance logistique. Ces sous-dimensions comprennent: la capacité de suivre les envois, la compétence et la qualité des services logistiques, la facilité d'organiser des envois à prix compétitifs, l'efficacité du processus de dédouanement, la fréquence à laquelle les expéditions atteignent le destinataire dans les délais prévus et la qualité des infrastructures liées au commerce et aux transports. Toutes ces sous-dimensions sont également mesurées sur une échelle de 1 (faible) à 5 (élevée). L'IPL mesure la performance de la logistique commerciale sur le terrain, aidant les dirigeants nationaux, les décideurs clés et les commerçants du secteur privé à comprendre les défis auxquels ils sont confrontés, ainsi que leurs partenaires commerciaux afin de réduire les obstacles logistiques au commerce international (banque mondiale 2017)²⁹.

La croissance du commerce mondial continue et la volonté de nombreux pays d'accélérer le rythme de l'intégration au sein du système commercial mondial dépendra non seulement du maintien d'un système économique mondial ouvert mais aussi de l'amélioration de la quantité et de l'efficacité des structures de soutien. Des services logistiques médiocres tels qu'une coordination limitée entre les pays en matière de procédures aux frontières, l'inefficacité du processus de dédouanement dans les ports, la fragmentation et la mauvaise qualité de l'infrastructure liée au transport, l'expédition coûteuse et peu fréquente (avec des routes maritimes longues et indirectes), les retards dans le suivi et la localisation des envois, les retards dans la gestion des terminaux et le dédouanement des marchandises, l'absence d'installations de stockage à froid dans les ports et l'incapacité de certifier la qualité du produit peut causer, entre autres, un obstacle important.

²⁷ Shepherd, B. (2011). "Coûts logistiques et compétitivité: mesures et applications des politiques commerciales", Document de travail de soutien à la recherche sur les transports, Banque mondiale, 16-20.

²⁸ Shepherd, B. (2011). "Coûts logistiques et compétitivité: mesures et applications des politiques commerciales", Document de travail de soutien à la recherche sur les transports, Banque mondiale

²⁹ Banque Mondiale. (2017), *World Development Indicators* ".

Les forces de la libéralisation des échanges continueront de pousser les pays du monde entier à participer davantage et à tirer parti des avantages de la mondialisation qui offre des débouchés commerciaux de plus en plus importants. C'est le niveau de développement des services logistiques nationaux et internationaux qui peut être un élément critique pour permettre aux pays de commercer sans trop de contraintes et à moindre coût. Si l'amélioration des services logistiques globaux peut être une étape importante vers la facilitation du commerce (notamment l'efficacité de dédouanement) à long terme, le fait que le niveau des services logistiques facilite davantage le commerce est une question empirique importante. Cette question mérite un examen plus approfondi car les études empiriques de cette perspective sont rares.

Bien que la contribution de la logistique à la production nationale dans un pays puisse ne pas être aussi compétitive que dans d'autres secteurs, le rôle que joue la logistique dans le soutien des activités au sein d'une économie ne peut être miné ou négligé. Un lien bien connu entre le transport et la logistique et le développement national est la facilitation des procédures douanières qui, dans des circonstances appropriées, produit plusieurs autres résultats économiques et sociaux bénéfiques (OCDE/OMC 2013)³⁰. Le secteur du transport et de la logistique fait partie intégrante de la facilitation des procédures de dédouanement car il permet aux entreprises de compléter efficacement les importations et exportations de biens et services avec les transactions associées.

³⁰ OCDE / OMC 2013, Aide pour le commerce et les chaînes de valeur dans les transports et la logistique, Organisation mondiale du commerce, Genève (2013).

IV. Contribution des procédures de dédouanement à la performance économique:

Blyth(2013)³¹ relie les procédures douanières implicitement à la performance économique. Il ne faudrait pas en conclure que cette relation est déterminante car l'amélioration de la performance économique nationale résulte de facteurs macroéconomiques comme d'autres politiques qui échappent au pouvoir gouvernemental. Il s'agit notamment de certains facteurs naturels, telles les intempéries, les séismes, la sécheresse; ou encore des facteurs socioculturels comme le refus de limiter les natalités, le refus de la bancarisation ou encore le niveau d'instruction bas des acteurs économiques. S'agissant des politiques gouvernementales, la mise en œuvre de politiques fiscales et monétaires appropriées constitue la principale liaison à la performance économique, notamment en période de crise économique.

Ce travail montre que la relation des procédures douanière et la performance économique se réduisent à une contribution massive ; la performance économique permet d'évaluer l'efficacité des procédures douanières afin de diminuer le coût des transactions commerciales pour les entreprises. La définition classique de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) est la suivante : « simplification et conciliation des procédures du commerce international ». Les activités, les pratiques et les formalités liées : à la collecte, à l'apparence, à la communication, au traitement des informations indispensables pour les échanges internationaux des produits, sont les principales procédures.

Les coûts des échanges perçus par la douane et d'autres organismes aux frontières, sont incontournables. Les aménagements douaniers contribuent à financer de projets de la politique publique.

Et pourtant, les coûts des échanges seront bas en fonction des facilités entreprises par les douanes lors de l'application des contrôles même si pour certains, les échanges sont beaucoup plus déterminés par les coûts de transport et les défaillances techniques et humaines les accompagnants.

En effet, le concept de «coûts des échanges» signifie «la différence entre les coûts d'une transaction nationale et d'une transaction internationale, autres que les coûts comme les droits à l'importation, les coûts des échanges comprennent les frais de transport et le coût du dédouanement à la frontière...». Sourdin and Pomfret (2012³²).

La convention internationale pour la facilité et l'harmonisation des régimes douaniers est connue sous la dénomination de Convention de Kyoto révisée (CKR). Une norme internationale qui permet d'assurer les procédures réglementaires douanières d'une efficacité idéale. La CKR accorde aux états spécifiés beaucoup de principes cruciaux qui assurent la transparence et la prévisibilité des actions de la douane. La facilité des procédures pour les personnes autorisées, l'emploi idéal de la technologie de l'information, un niveau minimal de contrôle important pourvu que la douane garantisse le respect des réglementations, l'application de la gestion des risques et des contrôles à partir d'un audit, l'alliance des interruptions avec plusieurs organismes frontaliers et aussi la coopération avec les organismes sont des mesures préconisées par cette convention.

La douane par la simplification des échanges peut donc réduire le coût de la transaction et améliorer ainsi la performance économique. Rares sont les écrits explicitant ce fait, j'en passerais en revue les plus importants.

³¹ Blyth, Mark (2013), "Austerity – The History of a Dangerous Idea," Oxford University Press, Oxford, p: 2-7.

³² Sourdin, Patricia, Et Richard Pomfret (2012), "Trade Facilitation Defining, Measuring, Explaining, and Reducing the Cost of International Trade," Edward Elgar Publishing Limited, Cheltenham, p:320-322.

- Djankov, Freund, Et Pham (2010³³) accusent les retards douaniers de porter préjudice aux échanges et du coup la performance économique.
- Persson (2010³⁴), exprime une idée qui va dans ce sens en disant :

«Les estimations laissent à penser que, si les coûts de la transaction à l'exportation évalués sur la base du nombre de jours nécessaires pour exporter une marchandise diminuaient de 1%, le nombre de produits différenciés et homogènes exportés augmenterait de 0,7 et de 0,4 % respectivement. Les simulations de nature politique montrent en outre que, si tous les pays étaient aussi efficaces à la frontière que le pays le plus efficace au même niveau de développement, le nombre de produits différenciés et homogènes exportés augmenterait de 64 et 29 % respectivement».

- Li et Wilson(2009³⁵): traite des cas des pays asiatiques où l'amélioration des indices de la facilitation des échanges est à l'origine d'une croissance à même de donner la possibilité de devenir pays exportateur : « L'accroissement de la prévisibilité des politiques et l'amélioration des services TI constituent les mesures les plus efficaces».
- Milner, Morrissey et Zgoyu(2008³⁶), affirment que la facilitation des échanges est susceptible de réduire les délais, d'augmenter le volume des échanges, celui des recettes de l'Etat et leur recouvrement et par là même à l'amélioration du bien-être socioéconomique.
- Engman(2005³⁷) exprime presque la même thèse :«Les études quantitatives ont montré que les réductions des coûts de la transaction commerciale découlant de la facilitation des échanges sont susceptible d'entraîner des gains aussi significatifs en matière de bien-être que la libéralisation des tarifs».

Wilson, Mann, et Otsuki(2005³⁸), mentionnent que le commerce mondial pourrait s'améliorer grâce à la facilitation des échanges et la simplification des procédures douanières. Ainsi dit-il: «Sur la base d'une simulation spécifique, une amélioration dans les quatre éléments de la facilitation des échanges dans les pays «sous la moyenne», «à mi-chemin» de la moyenne mondiale, produit une augmentation du commerce mondial de 377 milliard US ».

Hummels(2001³⁹), fait la part de ce qui relie les mesures de simplicité des procédures douanières et les tarifs, il constate que « chaque journée gagnée en termes de durée du transport maritime (en partie grâce à un dédouanement plus rapide un élément de la facilitation des échanges) représente une réduction de 0,5 % des tarifs ad valorem» (citation extraite de Wilson, Mann et Otsuki(2005⁴⁰)).

³³ Djankov, Simeon, Caroline Freund, Et Cong S. Pham, (2010), "Trading on Time," Review of Economics and Statistics 92(1), p: 166-73.

³⁴ Persson, Maria (2010), "Trade Facilitation and the Extensive Margin," Journal of International Trade and Economic Development, p: 658-693.

³⁵ Li, Yue and John S. Wilson (2009), "Trade Facilitation and Expanding the Benefits of Trade: Evidence from Firm Level Data," Asia Pacific Research and Training Network on Trade, Working Paper Series, No. 71, p: 10-27.

³⁶ Milner, Chris, Oliver Morrissey, and Eviou Zgovu (2008), "Trade Facilitation in Developing Countries," CREDIT, p: 4-15.

³⁷ Engman, Michael (2005), « Impact économique de la facilitation des échanges », Etudes de l'OCDE sur la politique commerciale, No. 21, Publications OCDE, Paris, p :4-11.

³⁸ Wilson, John S., Catherine L. Mann, ET Tsunehiro Otsuki (2005), "Assessing the Benefits of trade facilitation: A global perspective," The World Economy, Vol. 28, No. 6, p: 841-871.

³⁹ Hummels, David (2001), "Time as a trade barrier," Working Paper, Purdue University, West Lafayette/Indiana, p: 3-11.

⁴⁰ Idem

Selon une étude menée par la banque mondiale(2004)⁴¹ portant sur plusieurs ports maritimes; les exigences imposées par la douane impactent négativement le niveau d'efficacité.

Nous pouvons en conclure que la performance économique d'un pays s'améliore avec l'absence des contraintes lors des opérations portuaires. Du coup, le port devient plus attractif aux opérateurs économiques.

La simplification des procédures douanières n'affecte pas la fiabilité des procédures douanières ou la légitimité du commerce mais aboutit à la réduction du temps de l'immobilisation ; en témoignent les ports subsahariens ayant adopté des mesures pareilles et qui sont devenus de plus en plus efficaces d'après Raballand et al, (2012⁴²).

C'est ainsi que le port de Durban en Afrique du Sud a pu réduire le temps d'immobilisation qui a passé de 7 à 4 jours grâce à une série de mesures modernisant en profondeur la douane, une réforme qui a même augmenté le flux des chargements.

Par ailleurs, cette étude a pu confirmer que : «les populations approximatives sont grossissement punies lorsque les temps d'immobilisation sont étendus», en tant que contribuables et en tant que consommateurs.

La diminution du temps d'immobilisation résout donc plusieurs problèmes notamment l'amélioration de la qualité de la manutention, l'augmentation de la fiabilité de transitaires, l'allègement des coûts de loyers, autant de conséquences bienfaitrices sur les économies nationales.

V. Performance logistique et infrastructure de transport :

La logistique joue un rôle essentiel dans l'économie d'un pays, non seulement en permettant les opérations dans divers secteurs industriels, mais aussi à travers le profit réalisé. Pour la mise en œuvre des processus logistiques, les systèmes logistiques utilisent une variété de stratégies, de ressources et une large gamme de services au sein et au-delà des entreprises individuelles, tandis que leur performance est mesurée par différents indicateurs logistiques. Pour l'évaluation de la logistique au niveau national, la Banque mondiale a établi un indice de performance logistique (IPL), ciblant six domaines clés. L'un des principaux domaines d'évaluation de la logistique au niveau national est l'infrastructure de transport.

L'importance de la logistique pour le système économique d'un pays peut être observée sous plusieurs aspects. Au niveau des entreprises individuelles, la logistique soutient le mouvement des biens matériels (et de l'information) destinés à la production ou à la consommation, soutenant ainsi le processus de leurs activités de production et de vente. Lorsque l'économie d'un pays se développe, la production et la consommation augmentent également, ce qui entraîne une augmentation du volume de marchandises et une augmentation de la demande pour diverses activités logistiques. La mondialisation de la production et du commerce a créé les chaînes d'approvisionnement mondiales qui constituent l'épine dorsale du commerce

⁴¹ Banque mondiale (2004), « Module 2. Evolution des ports dans un monde concurrentiel », dans « Port Reform Toolkit Modules », Banque mondiale, Washington, DC, p : 9-11.

⁴² Raballand, Gaël, Salim Refas, Monica Beuran, et Gözde Isik (2012), Why Does Cargo Spend Weeks in Sub-Saharan African Ports?, World Bank, Washington, DC, p: 10-32.

international et exigent un flux de marchandises rapide, fiable et peu coûteux. Dans de telles conditions, le secteur de la logistique a été reconnu comme l'un des piliers du développement d'un pays, non seulement par le soutien de la production et des consommations nationales, mais aussi par les revenus que la logistique réalise en tant que secteur indépendant.

Le fonctionnement du système logistique, qui se traduit par le transfert de biens matériels, repose sur l'application de diverses stratégies logistiques et sur l'utilisation d'un large éventail de ressources et de services au sein et au-delà des entreprises individuelles. La performance logistique, en plus du potentiel des entreprises individuelles, dépend en grande partie du potentiel macro-logistique de la région où ces processus logistiques sont mis en œuvre. Le système de « macro-logistique » est composé des expéditeurs, des commerçants et des destinataires, des prestataires de services logistiques du secteur public et privé. (Banomyong 2009)⁴³.

D'après une étude sur l'analyse des infrastructures de transport en République de Serbie, en tant que composante du système de macro-logistique du pays, l'analyse inclut les caractéristiques de base du réseau de transport existant, l'indicateur d'infrastructure comme partie importante de l'indice de performance logistique (IPL) et la comparaison avec les valeurs correspondantes en Autriche et en République tchèque, en tant que pays sélectionnés pour comparaison. Ils ont constaté que l'infrastructure d'une bonne qualité contribue à un secteur logistique d'efficacité.

Dans le contexte de la mondialisation économique, les infrastructures de transport sont devenues l'un des principaux instruments de développement économique d'un pays et de ses régions. L'un des résultats du développement de l'infrastructure de transport sera un service de transport et de logistique efficace qui permettra de fournir le service de transport le plus efficace et le plus performant Vakhitova et Gadelshina (2014)⁴⁴. La mise en place d'un système de transport compétitif va bien au-delà de la construction d'infrastructures de transport. Cependant, les caractéristiques des infrastructures de transport, leur conformité, ainsi que leur intégration dans le réseau régional européen, constituent la base de la mise en place d'un système de transport compétitif.

VI. Les infrastructures et la performance économique :

D'après Nagaraj, Varoudakis et Végazonès (1998⁴⁵), une étude menée sur les états de l'Inde a permis de montrer que les politiques visant à améliorer le niveau d'infrastructures peuvent avoir un impact et aussi un lien important sur la performance économique à long terme et la convergence entre états. Ce travail a permis également de rendre compte du phénomène de propagation régionale de la croissance ce qui est important du point de vue de la politique économique et des choix publics.

Le volet de causalité concernant le lien entre infrastructure et croissance, ou bien encore la relation de complémentarité et d'interdépendance entre ces deux variables, est un problème fondamental de synchronisation de la politique économique. Deux courants empiriques se sont penchés sur la question, le premier adopte l'approche standard de la fonction de production en utilisant les coupes transversales ou les données de panel. Le second courant traite la problématique d'un pays en particulier en faisant appel à des séries chronologiques. Il faut cependant bien noter un sens méthodologique sur les travaux en adoptant les fonctions

⁴³ Banomyong R. (2009). Logistics Development in the North-South Economic Corridor of the Greater Mekong Subregion, The journal of GMS Development Studies, Vol 4. p: 43-57.

⁴⁴ Vakhitova T.M. Gadelshina L.A. (2014). Directions of the Region Transport Infrastructure, Development in the Context of Its Competitiveness. Mediterranean journal of Social Sciences. Vol 5, No 24. P : 313-316.

⁴⁵ Mitra A., Varoudakis A., Végazonès M.A., 1998, « Croissance de la productivité et efficacité technique dans l'industrie manufacturière des Etats Indiens: le rôle des infrastructures », Revue Economique, 49, n°3 (Numéro Spécial, Mai 1998), p : 17-31.

de production parce que, ces derniers ne tiennent pas compte des enjeux de non-stationnarité des séries temporelles ce qui biaise les relations estimées. En plus, ils ne tiennent pas compte de la problématique de simultanéité de la croissance sous l'impact du capital public. L'une des solutions consiste à utiliser des séries temporelles en appliquant la racine unitaire, le test de Co-intégration et de causalité dans le cadre de l'approche d'auro-régression vectorielle. Cette méthode permet de mutualiser toutes les variables dans le système d'équations.

Pour étudier les effets de corrélation des infrastructures de transport, une littérature empirique différente s'est évaluée en maintenant la collaboration positive des infrastructures à la production. Roller et Waverman (2001⁴⁶) prennent compte du dilemme de causalité inverse et utilisent un modèle structuré qui a abouti à des étapes d'élasticité satisfaisant pour les pays de l'OCDE (Organisation de coopération et de développement économiques). Esfahani et Ramirez(2003⁴⁷), évaluent un modèle à équations simultanées pour analyser les effets réciproques des infrastructures sur la croissance. Leurs résultats ont montré une contribution appréciable des infrastructures au PIB excédant les coûts liés aux investissements engagés.

Selon Smith et Wahba (1994⁴⁸), ils démontrent que «les investissements dans les ressources humaines contribuent à l'élargissement de la capacité productive en améliorant la qualité de la main-d'œuvre». Le budget en ce qui concerne d'infrastructure insiste à la croissance économique.

D'après une étude empirique qui a été menée par Cooray (2009⁴⁹), il prescrit l'acte d'Easterly et Rebelo (1993⁵⁰) comme «une association positive entre l'investissement public et la croissance économique, particulièrement concernant le transport». Cooray (2009⁵¹) montre aussi dans une autre étude qui porte sur plus que 71 économies que «les dépenses publiques et la bonne gouvernance peuvent améliorer les résultats concernant la croissance économique».

VII. La logistique du transport facteur clé de la performance économique :

Les décideurs et les économistes saluent l'importance du transport et son impact sur la croissance économique, en témoigne le cas des pays développés où les impacts positifs des transports sur la croissance sont évidents.

Emile Quinet (1998⁵²) a précisé que le volume et la nature des transports sont déterminés par l'activité et la structure économiques.

L'influence du transport sur l'activité économique concerne plusieurs niveaux dont celui des infrastructures, la baisse des prix du transport développe les marchés comme le montre Quinet qui croit qu'il y a une relation directe entre l'amélioration du transport et les infrastructures, entre l'abaissement du cout de transport et la performance économique. Pour illustrer ses

⁴⁶ Lars-Hendrik Roller Leonard Waverman american economic review, vol. 91, no, 4, september 2001, P: 909-923.

⁴⁷ Esfahani et Ramirez, Journal of Development Economics, 2003, vol. 70, issue 2, p : 443-477.

⁴⁸ Smith, Peter et Jackline Wahba (1994), «The Role of Public Finance in Economic Development: An Empirical Investigation», document présenté lors de la Conférence du Forum de recherche économique (ERF) sur «The Changing Role of the State in Economic Development and Growth» (Le rôle changeant de l'Etat dans le développement et la croissance économiques), tenue à Rabat, Maroc, p : 7-11.

⁴⁹ Cooray, Arusha V, (2009), "Government expenditure, governance and economic growth," University of Wollongong, Research Online, p: 100-130.

⁵⁰ Easterly, William, Et Sergio Rebelo (1993), "Fiscal Policy and Economic Growth: An Empirical Investigation." Journal of Monetary Economics, 32, p: 417-458.

⁵¹ Idem

⁵² Emile Quinet, 1998, dans principe d'économie des transports, Edition economica, p: 27-38.

propos, il a mené une étude dans ce secteur en France et a conclu que le transport fournit le support à des mesures de politique économique.

Weiguo Lu (1996⁵³) estime que l'équation de croissance économique en coupe transversale, en Chine, pour 1990-94 utilise une fonction de production élargie qui comprend des variables d'infrastructure ainsi que des variables traditionnelles telles que le travail, le capital et l'exportation. Un soin particulier a été pris dans le choix de l'infrastructure variable pour éviter la corruption des coefficients de ces variables causées par une influence mutuelle possible entre l'investissement dans les infrastructures et la croissance économique.

En Chine, les résultats montrent que la croissance des transports a eu un impact positif sur la performance et l'infrastructure de la croissance économique régionale. Le développement devrait continuer à être un élément important pour toute politique conçue pour promouvoir une croissance équilibrée des économies régionales.

Dans le même sens, Hong, J., Chu, Z. & Wang, Q. (2011⁵⁴), ont mené une autre étude à un niveau multidimensionnel où ils ont examiné le lien entre les infrastructures de transport et la croissance économique régionale. L'échantillon concerne 31 provinces chinoises entre 1998 et 2007. Les résultats fournissent des preuves solides que les infrastructures de transport jouent un rôle important dans la croissance économique. Les infrastructures de transport terrestre et de transport maritime ont des impacts importants et significatifs tandis que la contribution des infrastructures de transport aérien demeure faible. En outre, les infrastructures de transport terrestre contribuent davantage à la croissance économique dans les régions où l'infrastructure de transport terrestre est médiocre alors que les investissements dans les infrastructures de transport maritime ne contribuent positivement à la croissance économique qu'après un certain seuil d'investissement. Ces résultats sont relatifs bien entendu. Une analyse rétrospective montre que la répartition inégale des infrastructures de transport est une raison importante des disparités économiques entre les régions chinoises.

Pour l'étude de Loto (2011⁵⁵), Devarajan et al (1993⁵⁶), l'échantillon porte sur 140 pays ECD (Evaluation de la capacité au développement) ils ont conclu que « les dépenses du transport ont des incidences positives sur la croissance économique ».

Une autre étude réalisée par Seetanah Boopen (2006⁵⁷) a aussi montré l'impact du transport sur la croissance économique dans les pays africains et les Etats insulaires. L'influence était très sensible sur le plan des finances publiques et de l'amélioration durable des transports. En utilisant des analyses transversales et des données de panel ; dans les deux cas, l'analyse a conclu que le capital de transport a contribué au progrès économique de ces pays.

L'analyse a également révélé que dans le cas de l'Afrique subsaharienne, la productivité du stock de capital de transport est supérieure à celle du capital global. Ce n'est pas le cas pour les PIED (pays en développement) où le capital de transport a le niveau de productivité moyen par rapport au stock de capital global.

D'après une approche plus au moins sectorielle de la Banque Mondiale et ses opérations d'ajustement structurel ont omis l'importance cruciale du secteur des transports dans la performance économique et son impact sur le bien-être de la population d'un pays.

Il serait important de savoir les interactions qui existent entre les transports et l'économie.

⁵³ Weiguo Lu, August 1996, Public Infrastructure and Regional Economic Development: Evidence from China, working paper, n°258, p: 1-20.

⁵⁴ Hong, J., Chu, Z. & Wang, Q. Transportation (2011), Volume 38; p: 737-752.

⁵⁵ Loto, Margaret A. (2011), "Impact of Government Sectoral Expenditure on Economic Growth," Journal of Economics and International Finance 3 (11), p: 646-652.

⁵⁶ Devarajan, Shantayanan, Vinaya Swaroop, Heng-fu Zou, et al. (1993). What do governments buy, the composition of public spending and economic performance. Technical report, The World Bank, p: 2-17.

⁵⁷ Seetanah Boopen (2006), January, Transport Infrastructure and Economic Growth: Evidence from Africa Using Dynamic Panel Estimates, working paper in the empirical economics letter, p: 1-10.

En effet, les transports amènent un contrefort à l'économie de deux manières. D'abord en permettant aux consommateurs d'accéder aux lieux où ils peuvent s'engager dans des activités créatrices de revenus, consommer et permettre d'utiliser d'autres biens et services (incluant l'éducation et la santé), ou avoir des activités récréatives et sociales. Puis en collaborant à l'économie en tant que facteur intermédiaire de production que ce soit d'une manière directe ou comme complément à d'autres facteurs (comme par exemple en apportant les facteurs de production, ou en amenant la production sur le marché).

En ce qui concerne le cas de la production agricole rurale, l'amélioration des transports peut abaisser les prix des produits. Baisser les coûts de production, évoluer l'accès au crédit, faciliter l'émission de la technologie, amplifier les superficies cultivables, sont autant des mesures et des effets "incitatifs" liés à l'amélioration de la logistique...

Une expérience a été faite au Maroc et a mis l'accent plus particulièrement sur les facteurs raisonnables et pertinents qui doivent être pris en considération. Ce sont tous des bénéfices du transport qui ont eu de l'influence sur l'environnement : le bâtiment, les espaces libres, le bien-être des habitants, la planification, l'utilisation des terres, l'amélioration du commerce et de la propriété foncière, le développement de l'entreprise, l'activité productive, et le marché de l'emploi.

Le transport joue un rôle aussi indispensable dans l'économie et plus particulièrement dans le processus d'ajustement structurel, dont le rôle essentiel consiste à éliminer les déficits de la balance des paiements en ayant recours aux mesures suivantes:

- la diminution de la demande intérieure pour réduire la consommation et l'investissement à un niveau convenable avec la production et le revenu.
- l'échange de prix entre des produits marchands et non marchands afin d'accroître la production de ce dernier et diminuer celle de produits non marchands.
- la hausse de la limite des possibilités de production après une meilleure allocation et une bonne utilisation des ressources ou par l'accroissement de la production.
- L'infrastructure est un bien intermédiaire dans la production des produits marchands et non marchands. Elle est ainsi le produit fini non commercialisable. En tant que facteur de production, elle permet certainement d'étendre les limites de possibilité de production. Cavelle démontre qu'en théorie, le transport peut affecter l'économie à travers une variété de mécanismes. Nous ferons la distinction entre les liens de production (liens découlant du flux des services de transport hors du secteur) et les liens d'entrée du secteur qui sont nécessaires pour produire des services de transport).

En premier lieu, le transport entre en tant qu'intrant intermédiaire dans le processus de production, soit directement en production, soit en complément d'autres facteurs (par exemple, en sécurisant les intrants et en acheminant les extrants vers les marchés). Dans les pays en développement, la littérature sur les liens entre les transports et l'économie est mince. La plupart des travaux sont confinés aux pays développés et analysent l'impact de l'investissement public sur la demande et la production agrégées. Néanmoins, le travail examiné ci-dessous met en évidence plusieurs questions analytiques qui devront être abordées lors de la discussion des liens. Une grande partie du travail sur les pays en développement a ignoré l'une ou l'autre de ces questions. La première est la question de la causalité.

La croissance économique doit correspondre toujours à une aggravation accrue des échanges, qui doivent supposer un volume de transport convenable. Cette ressemblance des flux de trafic et de la croissance générale a été toujours mis en lumière, mais le constat était que si l'évolution des flux de transport épouse assez fidèlement celle des productions, la tendance exponentielle à long terme du trafic sera sensiblement plus élevée que celle des productions de base ou industrielles. La vie économique moderne est toujours basée sur les transports massifs et à bon achat, elle porte sur le lien entre l'utilisation des facteurs d'une façon optimale et la mise en valeur des moyens naturels ainsi que le progrès des transports. La performance économique du transport se mesure aussi à la rapidité et à la densité de la circulation des

biens, en d'autre terme au volume des transports. La défaillance des transports se trouve plus au moins rarement parmi les critères ou les causes de la sous croissance. Certains auteurs parlent du blocage de la croissance dans une économie pauvre incapable de franchir le seuil d'un investissement massif en capital social fixe, dont l'infrastructure de transport fait partie, d'autres évoquent le transport dans un seuil plus au moins long et complet dans le domaine du sous-développement en générale.

D'après David David Banister, Joseph Berechman (2000⁵⁸), l'investissement dans les transports permettrait d'ouvrir de nouvelles zones de production agricole, de créer de nouveaux marchés pour les biens et de créer des liens dans des zones isolées avec les principales villes. Essentiellement, c'est l'argument de développement qui a été appliqué plus récemment aux pays qui traversent la phase de croissance.

Leur travail consiste à établir les mêmes arguments toujours pertinents dans les économies avancées où l'infrastructure est déjà bien développée. Où des systèmes de marché plus complexes sont en place et où les coûts de transport jouent un rôle moins important dans les coûts de production totaux. Ils abordent également les nouvelles formes de production basées sur les développements postindustriels et technologiques, avec des niveaux élevés de possession et de mobilité de la voiture, et des niveaux élevés d'emploi dans les industries de services.

Conclusion :

Le facteur clé des activités logistiques est le transport. Ainsi, le développement des infrastructures de transport, dans le processus de mondialisation, joue un rôle fondamental dans l'intégration des pays à l'économie mondiale. Le coût et l'efficacité des services de transport sont devenus progressivement importants pour tous les pays.

⁵⁸ David Banister and Joseph Berechman, 2000, transportation and economic development, June, London, p: 200-310.

Les investissements dans ce domaine ont réduit les lits de camp, amélioré l'efficacité et facilité des échanges. Ainsi, l'accès au marché et aux informations locales est devenu facile et les pays ont pris un important avantage concurrentiel. D'un autre côté, les développements qui représentent un autre aspect des activités logistiques dans le secteur de l'information et de la communication, ont fourni des avantages importants aux pays et aux entreprises, en réduisant le coût de l'accès à l'information. Par ce moyen, l'effet des distances substantielles a disparu, et les services de recherche, d'information, de promotion, de vente, de commande et de transport peuvent être effectués plus facilement et plus rapidement. On peut dire que le secteur de la logistique et transport assume le rôle principal dans la croissance économique des pays, incluant notamment le Maroc.

Bibliographie :

Ad valorem, mot latin, Se dit d'une taxe ou d'un droit de douane qui atteint un bien proportionnellement à sa valeur.

Adam Smith, 1776, dans recherche sur la nature et les causes de la richesse des nations.

AMD L (agence marocaine du développement de la logistique), juin 2016, la stratégie logistique au Maroc bilan et perspectives de développement.

Analyse basée sur les données des comptes nationaux et les balances de paiement ainsi qu'une analyse bottom-up à partir des chiffres d'affaires déclarés par les entreprises du secteur, juin 2016.

André Huybrechts, 1971, Revue économique dans Le rôle du progrès des transports dans les économies sous-développées, volume 22, E. Gannagé, Economie du développement.

André Vanoli, November 2010, on the report by the commission on the measurement of economic performance and social progress 2009, working paper N°62.

Angelescu C, Socol C, (2005), Politici economic, Economica Publishing House, Bucharest.

Angelescu C., Socol C., (2005), Politic economic, Economica Publishing House, Bucharest.

Arthur Lewis, 1998, the theory of economic growth, Routledge library edition.

Baird L (1986), Managing performance, John wiley, NewYork.

Banque mondiale (2004), « Module 2. Evolution des ports dans un monde concurrentiel », dans « Port Reform Toolkit Modules », Banque mondiale, Washington, DC.

Bouquin H. (1986), le contrôle de gestion, Presses universitaires de France.

Bourguinion, (1997), Sous les pavé la plage, ou les multiples fonctions du vocabulaire comptable : l'exemple de la performance, comptabilité- contrôle-audit, tome 3, vol. 1, mars.

Burlaud Alain et Simon Claude, 1997, Le contrôle de gestion, Paris, La Découverte.

C. Mascré, 1995, "Influence du fer et du manganèse sur les alliages du type de", Fonderie, Vol. 108, 1955.

Carpon M. et Quairel F. (1998), « Contrôle de gestion et pilotage des performances sociétales », actes du XIXe congrès de l'association française de la comptabilité, Nantes, 14-16 mai, vol. 2.

Cavelle D.Creightney, 1993. Transport and Economic Performance. A Survey Of Developing Countries. Rapport Technique No. 232. Publications du Département Technique, Région Afrique Banque Mondiale, Washington.

Cooray, Arusha V, (2009), "Government expenditure, governance and economic growth,"University of Wollongong, Research Online.

David Banister and Joseph Berechman, 2000, transportation and economic developpement, june, London.

Devarajan, Shantayanan, Vinaya Swaroop, ET Heng-Fu Zou (1996), "The Composition of Public Expenditure and Economic Growth," J.Monet. Econ., 37.

Devarajan, Shantayanan, Vinaya Swaroop, Heng-fu Zou, et al. (1993). What do governments buy, the composition of public spending and economic performance. Technical report, The World Bank, p: 2-17.

Dictionnaire Le Robert.

Djankov, Simeon, Caroline Freund, Et Cong S. Pham, (2010), "Trading on Time," Review of Economics and Statistics 92(1).

E.m. Morin (1996), « Les indicateurs de performance », Ordre des comptables généraux licenciés du Québec, Guérin.

Easterly, William, Et Sergio Rebelo (1993), "Fiscal Policy and Economic Growth: An Empirical Investigation." Journal of Monetary Economics, 32, p: 417-458.

Emile Quinet, 1998, dans principe d'économie des transports, Edition economica.

Engman, Michael (2005), « Impact économique de la facilitation des échanges », Etudes de l'OCDE sur la politique commerciale, No. 21, Publications OCDE, Paris.

Esfahani et Ramirez, Journal of Development Economics, 2003, vol. 70, issue 2.

Fogel, Robert W. 1964, Railroads and American Economic Growth: Essays in Econometric History, Baltimore: Johns Hopkins University Press.

Harrod, Domar (1939), est le premier modèle formalisé de la croissance économique. Il vise à étendre sur le long terme la théorie générale de Keynes, respectivement dans leur article « An Essay in Dynamics » « Theory » publié dans l'Economic Journal et « Expansion and Employment » publié dans l'American Economic Review.

Hong, J., Chu, Z. & Wang, Q. Transportation (2011), Volume 38.

Hummels, David (2001), "Time as a trade barrier," Working Paper, Purdue University, West Lafayette/Indiana.

La banque mondiale, 2016, international financial institution that provides loans to countries of the world for capital programs.

La Convention internationale de Kyoto (CKR), en 1974, comprend la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers.

Lars-Hendrik Roller Leonard Waverman American Economic Review, vol. 91, no. 4, September 2001.

Lebas, M.J. (1995) Performance Measurement and Performance Management. International Journal of Production Economics, p: 23-35.

Li, Yue and John S. Wilson (2009), "Trade Facilitation and Expanding the Benefits of Trade: Evidence from Firm Level Data," Asia Pacific Research and Training Network on Trade, Working Paper Series, No. 71.

Loto, Margaret A. (2011), "Impact of Government Sectoral Expenditure on Economic Growth," Journal of Economics and International Finance 3 (11).

Mark Blyth, 2013, Oxford University Press, USA, 27 mar. 2013.

Mascre Y, (1994), « Passage du " contrôle de gestion au pilotage de la performance », Revue française de la comptabilité, n° 260, octobre.

Milner, Chris, Oliver Morrissey, and Eviou Zgovu (2008), "Trade Facilitation in Developing Countries," CREDIT.

Ministère de l'équipement de la logistique et du transport le 10 octobre 2017.

Ministère de la logistique et du transport, secteur des infrastructures routières, état du réseau routier, 2016.

Mitra A., Varoudakis A., Véganzonès M.A., 1998, « Croissance de la productivité et efficacité technique dans l'industrie manufacturière des Etats Indiens: le rôle des infrastructures », Revue Economique, 49, n°3 (Numéro Spécial, Mai 1998).

Morin E. M., Savoie A., Beaudin G. (1994), L'Efficacité de l'Organisation.

Morin E.M., Savoie. A et Beaudin G. (1994), L'efficacité de l'organisation, théorie représentation et mesures, Gaëtan Morin Editeur, Québec.

Otsuki A, Tahimic CG, Tomimatsu N, Katoh M, Chen DJ, Kurimasa A, Oshimura M. Biochem Biophys Res Commun, April, 2005.

Persson, Maria (2010), "Trade Facilitation and the Extensive Margin," Journal of International Trade and Economic Development.

Raballand, Gaël, Salim Refas, Monica Beuran, et Gözde Isik (2012), Why Does Cargo Spend Weeks in Sub-Saharan African Ports?, World Bank, Washington, DC.

Rostow, W. W. (1960). *The Stages of Economic Growth: A Non-Communist Manifesto*. Cambridge University Press.

See Heggie, Ian G., and World Bank Lending for Transportation: A Review of Current Policy, World Bank, unpublished. This provides an overview of World Bank lending policies in transport infrastructure.

Seetanah Boopen (2006), January, Transport Infrastructure and Economic Growth: Evidence from Africa Using Dynamic Panel Estimates, working paper in the empirical economics letter, p 1-10.

Smith, Peter et Jackline Wahba (1994), « The Role of Public Finance in Economic Development: An Empirical Investigation », document présenté lors de la Conférence du Forum de recherche économique (ERF) sur « The Changing Role of the State in Economic Development and Growth » (Le rôle changeant de l'Etat dans le développement et la croissance économiques), tenue à Rabat, Maroc.

Solow R.M., 1956, « A contribution to the theory of economic growth », *Quarterly Journal of Economics*, 70, n°1, p: 65-94.

Sourdin, Patricia, Et Richard Pomfret (2012), "Trade Facilitation Defining, Measuring, Explaining, and Reducing the Cost of International Trade," Edward Elgar Publishing Limited, Cheltenham.

Thomas Robert Malthus (1766-1834), dans la théorie de la loi de population, théorie classique de la croissance.

Todaro, M.P. And Smith, S.C. (2009), *Economic Development*, Harlow: Addison Wesley.

Voyer Pierre, 1999, *Tableaux de bords de gestion et indicateurs de performance*, PUQ, 2eme édition, 1999.

Voyer Pierre, *Tableaux de bords de gestion et indicateurs de performance*, PUQ, 2eme édition, 1999.

Weiguo Lu, August 1996, *Public Infrastructure and Regional Economic Development: Evidence from China*, working paper, n°258.

Wilson, John S., Catherine L. Mann, ET Tsunehiro Otsuki (2005), "Assessing the Benefits of trade facilitation: A global perspective," *The World Economy*, Vol. 28, No. 6.