

Le secteur tertiaire au Maroc

Présentation :

Depuis les travaux de l'Australien Colin Clark dans les années 1940, on divise les activités économiques en trois grands secteurs dits primaire, secondaire et tertiaire. Cependant les frontières entre ces secteurs sont souvent imprécises.

Étant défini d'une façon résiduelle, le secteur tertiaire inclut toutes les activités n'appartenant pas aux deux autres secteurs et que l'on peut assimiler à des activités de fourniture de biens immatériels destinées aux individus, aux collectivités ou aux entreprises. Ce secteur regroupe les services marchands et non marchands, notamment le commerce (de gros et de détail), le commerce d'automobiles et les réparations, la location et crédit-bail immobilier, les postes et télécommunications, les assurances, le tourisme, les services de santé, enfin les services offerts par les administrations.

Le secteur des services est un secteur très hétérogène : on y trouve des activités laborieuses, des activités à faible et à forte productivité, des activités tournées vers la consommation finale, vers la consommation intermédiaire...

Les caractéristiques du secteur tertiaire au Maroc :

- Un faible degré ou intensité capitalistique car il y a une faible utilisation de la technologie (la présence de l'homme est encore indispensable)
- C'est un secteur fragile car il se compose d'activités parasites qui ont une productivité et une efficacité nulle. Il s'agit des petites métiers qui constituent des foyers de chômeurs déguisés (vendeurs de journaux, vendeurs à la sauvette...)
- La concentration des activités tertiaires dans le milieu urbain avec une domination des activités commerciales.
- Les structures du commerce de détail sont hétérogènes : traditionnelles ou modernes, sédentaires ou ambulantes
- le secteur tertiaire enregistre de faibles gains de productivité du travail, ce qui peut entraîner, à long terme, une baisse de l'emploi et une érosion de la compétitivité. La mise à niveau de ce secteur est donc urgente et nécessaire.

Données tertiaire générales :

- ✂ La monnaie est le dirham (MAD), divisible en 100 centimes ; elle est émise par Bank Al Maghreb (1959), banque centrale du Maroc. De nombreuses banques privées sont également installées dans le pays.
- ✂ L'émigration marocaine et le tourisme permettent d'importantes rentrées en devises étrangères. Cependant, les menaces terroristes qui pèsent sur le Maghreb ont considérablement ralenti la venue des touristes au Maroc, et les recettes liées à ce secteur sont en régression (460 millions de dollars en 1999).
- ✂ Les voies de circulation : Le Maroc dispose de 57 521 km de routes dont 29 952 km revêtues (1998). Le réseau est particulièrement dense dans le Nord- Ouest, assurant de bonnes liaisons entre le littoral atlantique et les villes de l'intérieur. Des axes traversent le

Haut Atlas vers le Sud aux cols du Tizi-n- Machou et du Tizi-n-Test vers Taroudant et Agadir, du Tizi-n-Tichka vers Ouarzazate et la vallée du Draâ. Le col du Zad permet la liaison entre la région de Meknès et le Tafilalet. Une autoroute relie Settât à Asilah en passant par Casablanca, Rabat, et Kénitra. Une autre autoroute relie Rabat à Meknès et Fès. La route "irrigue" particulièrement les régions peuplées et développées mais sa pénétration dans tout le pays permet de bonnes liaisons et des débouchés. Des camions assurent le transport des denrées "chères" ou périssables (primeurs, produits laitiers, poissons, etc.), des combustibles et des produits miniers.

✂ Un réseau ferroviaire, d'une longueur d'environ 1 900 km, est géré par l'Office National des Chemins de Fer (ONCF). Il dessine un grand cercle enveloppant, sans le pénétrer, le bloc montagneux des Atlas; son tracé actuel lui permet de desservir les grandes régions économiques agricoles, industrielles et minières. Une prolongation au-delà de Marrakech est envisagée jusqu'à Tarfaya et Laayoune. Des trains rapides ont dans les dernières années améliorées les liaisons, spécialement entre Rabat, Casablanca et Meknès.

Les recettes du trafic ferroviaire hors transport des phosphates sont équilibrées entre le transport de voyageurs (environ 13 millions de voyageurs/an qui rapportent 440 millions de dirhams) et le transport des marchandises (450 millions de dirhams en 1999 - hors phosphates).

✂ Le trafic portuaire, dont le total s'élevait en 1999 à 52,6 millions de tonnes, se répartit en 24,1 millions de tonnes de marchandises chargées et 28,5 millions de tonnes déchargées. Le port de Casablanca traite environ 38% des tonnages échangés. Mohammedia est spécialisé dans l'importation des hydrocarbures, Tanger dans les voyageurs et le port de Jorf Lasfar est équipé pour le chargement des phosphates et produits dérivés. L'aéroport Mohammed V de Casablanca assure 50% du trafic passagers et 85% du frêt marocain. Il précède les aéroports de Marrakech, Agadir et Tanger en terme de passagers transportés. Activité commerciale: L'ensemble des activités tertiaires (hors administration) assure 38% du PNB et l'activité commerciale représentait 12,4% du PNB en 1999 ; elle est concentrée sur les villes, les souks ruraux mais aussi, rompant les circuits traditionnels, autour des organismes d'Etat, comme l'Office National des Céréales (ONC). La redistribution des produits importés, comme celle des productions locales, est concentrée essentiellement sur Casablanca, compte tenu de la prééminence de son port et de ses activités localisées dans les zones industrielles proches.

✂ Les structures du commerce de détail sont hétérogènes : traditionnelles ou modernes, sédentaires ou ambulantes. A côté des marchands détaillants, le plus souvent indépendants, s'est développée toute une frange "informelle" de marchands de rue, de colporteurs. Quelques grandes surfaces, hypermarchés et supermarchés, font progressivement leur apparition et se développent depuis 1997. Elles ne dépassent pas la centaine et sont concentrées dans les grandes villes.

✂ L'essentiel des échanges du Maroc se fait avec l'Europe et spécialement avec les pays de l'Union Européenne qui absorbaient près de 73,9% des exportations marocaines en 2001 (contre 74,8% en 2000). La France est de loin son premier client et son premier fournisseur représentant 25,6% des échanges commerciaux du Maroc en 2001 (contre 27,5% en 2000). Ainsi, en 2001, le marché français absorbait 31,9%

des exportations marocaines (l'Espagne représente 11,5%) et en sens inverse, la part de la France dans les importations du Maroc était de 21,7% (9,8% pour l'Espagne).

Les biens d'équipement constituent le poste le plus important des importations marocaines avec les produits énergétiques. Les importations portent également sur des demi-produits tels que les produits chimiques, le soufre brut, le fer ou l'acier.

Dans le chapitre des exportations, on trouve par ordre de valeur décroissante : les vêtements confectionnés, les phosphates, les produits de la mer, les engrais naturels et chimiques et les produits agricoles frais ou transformés (fruits et légumes, conserves...).

La balance commerciale marocaine reste déficitaire et le taux de couverture des exportations par rapport aux importations ne dépassait pas 64,8% en 2001 et 64,5% en 2000.

Analyse de secteur tertiaire 2002-2003 :

A l'instar des autres pays en développement, le Maroc connaît une mutation structurelle qui aboutira à terme à une tertiarisation de l'économie, au double niveau de la valeur ajoutée et de l'emploi. Néanmoins, la tertiarisation du Maroc est très lente si l'on en juge par la valeur ajoutée réelle. En effet, le rythme de progression de la valeur ajoutée du tertiaire de 1982 à 2002, a été le même que celui de l'économie dans son ensemble, ce qui s'est traduit par la stagnation de la part des services dans le PIB.

Le secteur tertiaire, y compris les services non marchands fournis par les administrations publiques, a connu, pour sa part, une croissance de 3,9% au lieu de 2,9% en 2002. Cette évolution recouvre essentiellement une hausse de 4,1% du commerce et de 6% de la valeur ajoutée des administrations publiques, les autres branches ayant marqué des progressions inférieures à celles observées en 2002. En effet, les transports et communications se sont accrus de 3,2% au lieu de 4,6% une année auparavant et les autres services ont progressé de 0,7% après 1,1% un an plus tôt. L'activité du secteur touristique, après l'orientation baissière constatée au cours du premier semestre, s'est, en effet, redressée par la suite affichant une quasi- stabilité d'une année à l'autre.

L'appréciation de la valeur ajoutée dans le tertiaire serait favorisée par le redressement de l'activité des secteurs du commerce et des autres services. Les secteurs du tourisme et du transport devraient, par contre, subir les effets négatifs des événements de septembre 2001 aux Etats-Unis et enregistrer un net repli de leur contribution à la croissance.

Après une progression de 4,5% en 2002, l'activité des transports pourrait enregistrer une décélération au terme de l'année 2003, sous l'effet d'une contraction du trafic aérien, en liaison avec les répercussions de la guerre contre l'Irak. Le transport routier pourrait, à l'inverse, marquer une croissance favorable, grâce au raffermissement du commerce intérieur. L'entrée en vigueur de la loi relative à la libéralisation de cette branche pourrait induire un dynamisme de ces activités. Au cours du premier semestre 2003, les ventes de véhicules, particulièrement celles dites « voitures économiques », ont affiché un fléchissement de 5% par rapport à la même période de l'année dernière. Ce repli est attribuable à une contraction de l'offre ainsi qu'à une hausse des prix de 3%, à partir de mars dernier.

Le trafic aérien a accusé, au premier semestre de l'année 2003, une chute de 26,8%. Les annulations des réservations enregistrées, à la suite de la guerre du Golf ont été pour l'essentiel, la cause de ce repli. La tendance à la baisse pourrait être atténuée au second semestre, en relation avec une reprise probable des activités touristiques.

Le secteur des communications a marqué une augmentation de 14%, en terme de recettes, au cours de l'année 2002, du fait de l'extension du réseau de communication de la téléphonie mobile. Cette tendance pourrait se poursuivre au premier semestre 2003, selon les déclarations des professionnels, grâce notamment au lancement de nouveaux produits de la télécommunication.

Quant aux facilités attribuées au secteur tertiaire, dont 39,5% au profit des ménages et 26,4% des activités commerciales et financières, elles ont marqué une progression de 6,6 milliards ou 4,8% pour s'élever à 145,6 milliards de dirhams, soit 63% de l'ensemble des crédits distribués par les banques.

Les défis et perspectives du secteur tertiaire :

Ce secteur est appelé à jouer un rôle de plus en plus important avec le développement économique et social du pays. En effet, dans les pays développés, le tertiaire représente une part capitale, on peut dire la même chose pour le Maroc mais il faut signaler qu'il ne s'agit pas des mêmes activités. Au Maroc, des activités tertiaires sont le résultat de l'exode rural qui gère la prolifération de petits métiers, donc le défi qu'il faut relever pour moderniser ce secteur c'est de fixer les campagnards sur place en leur assurant une source de revenus d'un côté. Ceci ne veut pas dire qu'il ne faut pas chercher à améliorer le niveau de vie de la population urbain à fin de développer ce secteur.

Pour tirer le meilleur profit de la révolution technologiques que constitue les NTIC¹, un cadre juridique efficace et efficient doit être créé pour promouvoir ces technologies et développer le commerce électronique et assurer leur diffusion au sein du secteur productif national, condition nécessaire pour gagner en productivité et créer des emplois.

Pour développer le réseau des PME-PMI innovantes opérant dans le secteur des services, il faut développer et améliorer les moyens de financement à leur disposition, en facilitant leur accès aux marchés des capitaux et en créant l'un de une structure de capital risque solide. Ces entreprises restent souvent tributaires de crédits bancaires exigeant des solides garantis.

La recherche dans ce domaine a des effets permettant une diffusion de ces techniques et se trouve à l'origine d'entreprises innovantes dans ce domaine, elle mérite d'être encouragée par un effort public dans ce domaine qui permettrait aux entreprises de bénéficier de synergie en investissant davantage dans les NTIC.

Ensuite, parce que le Maroc est de plus en plus ouvert, ce secteur risque d'être à la traîne dans la perspective d'une ouverture sur l'extérieur et d'une libéralisation des services. C'est dans cette perspective qu'une mise à niveau de ce secteur est urgente et nécessaire.

Les pouvoirs publics ont envisagé, dans le cadre d'une redynamisation du secteur, de nouvelles actions, dont particulièrement, l'accord cadre, qui a été signé avec les promoteurs touristiques,

¹ Les Nouvelles Technologies de l'Informations et des Communications.

et qui prévoit l'amélioration des conditions d'accueil, le soutien à la commercialisation et à la publicité. L'objectif de ce programme est d'accueillir dix millions de touristes en 2010, dont sept millions dans les hôtels classés.

Par ailleurs, les pouvoirs publics ont décidé de renforcer la flotte aérienne nationale et de libéraliser le transport aérien. A cet égard, la compagnie aérienne nationale projette de consacrer, d'ici à l'horizon 2010, une enveloppe de près de 16 milliards de dirhams pour l'acquisition de 24 nouveaux avions, dont quatre ont déjà été réceptionnés en 2003, pour un montant de 1,9 milliard de dirhams. De même, elle a créé une filiale charter, dont le démarrage est prévu en 2004.

Enfin, en vue de mettre en valeur les potentialités touristiques régionales, une nouvelle stratégie visant le développement du tourisme rural et de niche a été lancée à la fin de l'année 2003.

Annexe statistique :

Graphique 1 : Création nette d'emplois par secteur.

