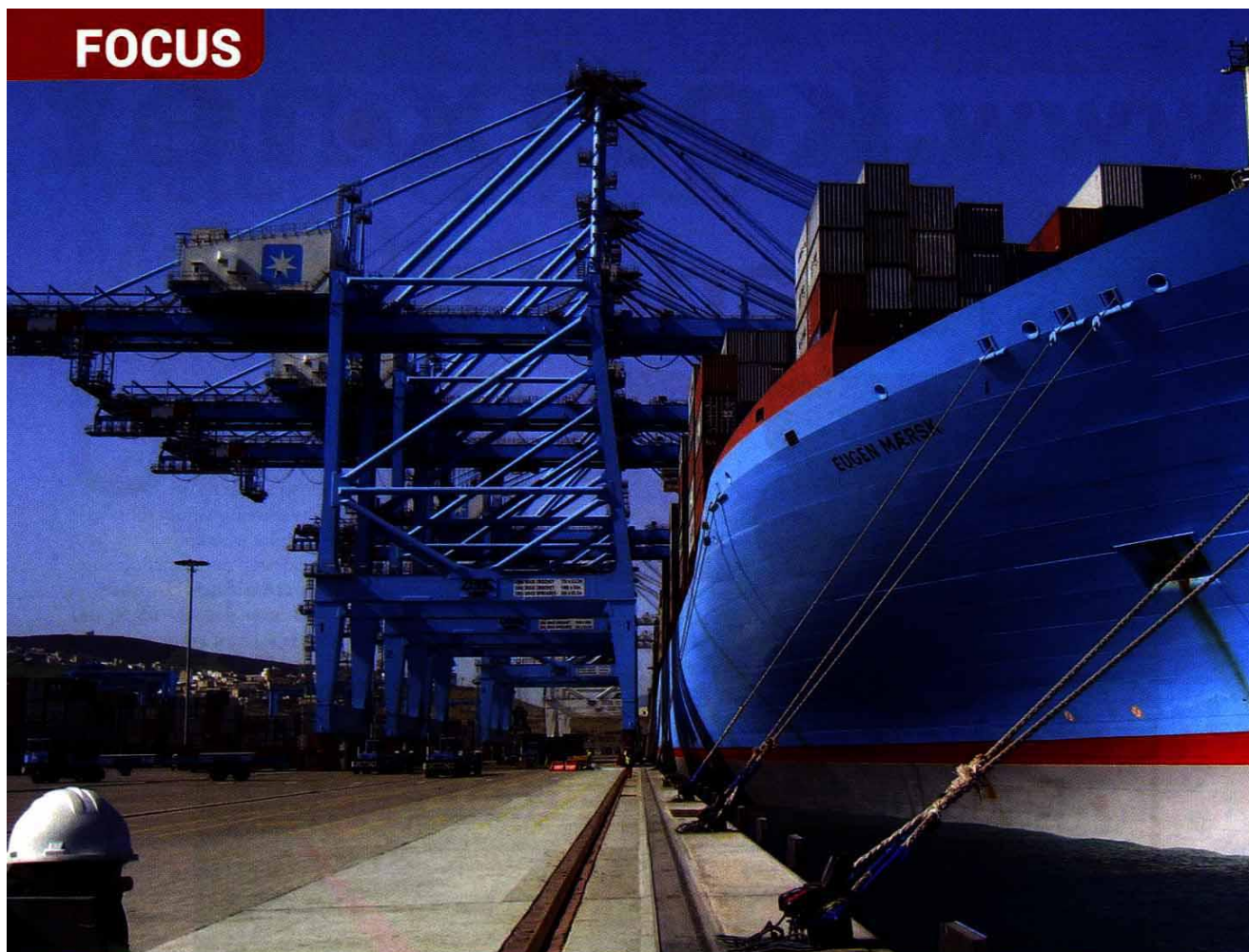
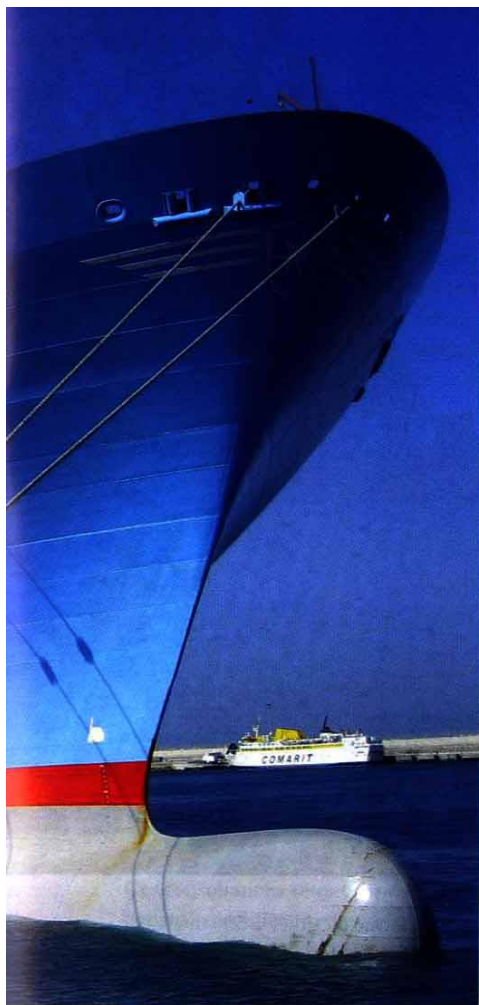




FOCUS

AFRIQUE Les projets de plateformes logistiques se multiplient

L'Afrique ne représente qu'une fraction marginale du commerce maritime international. Elle ne pèse toujours que 5 % du commerce maritime mondial et moins de 2 % du trafic conteneurisé de la planète. La majorité du fret en Afrique se fait également par les routes. Or, le réseau routier est souvent en mauvais état, mal entretenu, voire inexistant, sans compter le système ferroviaire qui est devenu obsolète. Avec plus d'1 milliard d'habitants et 54 pays, l'Afrique recèle un formidable potentiel économique, qui reste donc dépendant de la modernisation des infrastructures routières, portuaires, ferroviaires et aériennes. Le développement de ces infrastructures est notamment porté par la croissance de la distribution et des biens de consommation, de l'agriculture, des ressources naturelles et de l'industrie. Bien conscients des atouts réels, les logisticiens ont pris les devants en multipliant les investissements dans la mise en place de plateformes logistiques à travers le continent.



Savez-vous qu'un produit valant 100 dollars à Abidjan coûtera 140 dollars une fois transporté à Niamey ? Ou qu'il revient plus cher d'acheminer un conteneur du Niger au Togo que de Singapour au Togo ? Ou encore que les négociants qui importent des biens en Géorgie n'ont qu'un seul interlocuteur alors qu'à Madagascar, il faut s'adresser à dix organismes différents ? Toutes ces questions, parmi d'autres, relèvent de la logistique (une vaste catégorie regroupant les méthodes et procédures en vigueur dans un pays donné pour transporter des biens à travers les frontières).

La logistique, un facteur de compétitivité

La solidité de la performance logistique d'un pays sera tributaire de ses infrastructures, procédures et réglementations, de ses caractéristiques géographiques, voire de son économie politique. La logistique est au cœur des échanges internationaux et

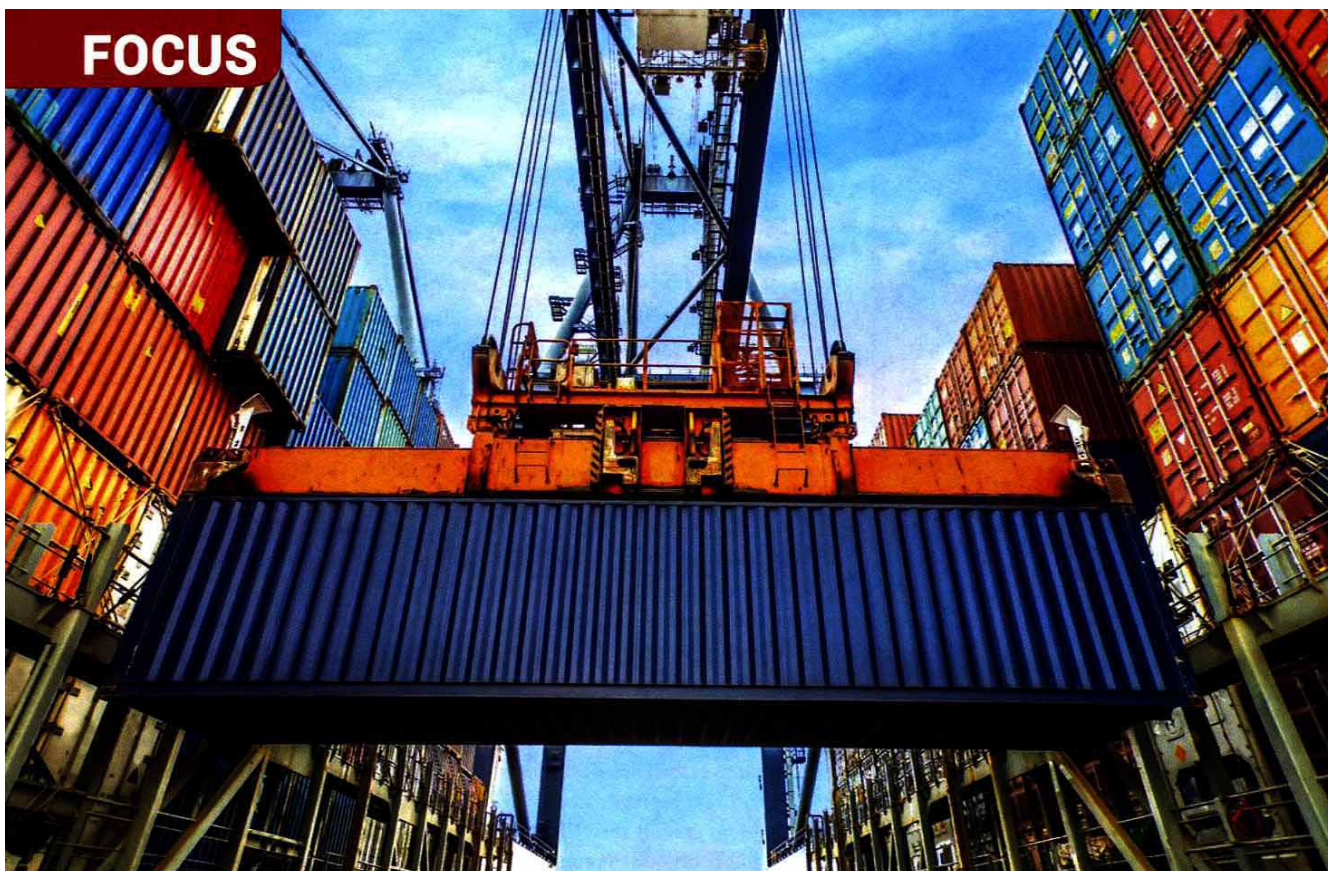
l'efficacité avec laquelle les différents pays importent et exportent des biens détermine leurs performances en termes de croissance économique et de compétitivité sur les marchés mondiaux. Là où les chaînes d'approvisionnement sont efficaces, les entreprises atteignent aisément les marchés nationaux et internationaux. Les pays peu performants en revanche subissent un surcoût, en termes de délais et d'argent, qui peut sérieusement compromettre leurs capacités à se positionner de manière compétitive sur les marchés mondiaux. « Il n'y a pas d'échanges sans logistique et une logistique défaillante rime souvent avec des performances commerciales médiocres », analyse Huxiang Zhao, président de la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés. Il faut dire que pour faire baisser le prix du transport, les États africains doivent aussi éliminer un grand nombre de lourdeurs administratives. L'état des infrastructures affecte sévèrement le coût de la logistique même si de plus en plus de pays africains investissent dans les infrastructures. Heureusement, le continent attire de plus en plus également des spécialistes de la logistique, de Dachser à GEFCO en passant par Schenker, STC, Bolloré, Necotrans, TIMAR International et Ziegler, pour gérer les flux de marchandises. « La plateforme se distingue de l'entrepôt car contrairement à ce dernier qui peut être statique, elle est par définition cinétique. Elle constitue un site logistique par lequel des produits transitant pour notamment être triés, groupés, dégroupés, conditionnés et reconditionnés. Elle est un espace de création de valeur ajoutée », explique un opérateur du secteur.

Le Maroc en quête de hub logistique

Au Maroc, la Société nationale de transport et de logistique (SNTL) et la Société internationale islamique pour le financement du commerce (ITFC) ont signé le 18 novembre 2016 à Marrakech un protocole d'accord pour développer le commerce et l'investissement entre le Maroc et l'Afrique subsaharienne. En vertu de ce Protocole, l'ITFC mobilisera les ressources finan-

cières nécessaires dans la limite de 240.000 dollars américains, qui seront destinés à financer une étude sur les plateformes logistiques dans un certain nombre de pays subsahariens et dédiés à la facilitation du commerce et le développement de l'investissement entre ces derniers, le Royaume du Maroc et les pays arabes. Il faut dire qu'au Maroc déjà, l'Etat a pris le taureau par les cornes en créant en 2013 l'Agence marocaine de développement de la logistique (AMDL) qui prévoit de dérouler un ensemble d'actions afin de réaliser l'objectif de développement des zones logistiques au Maroc, soit 3.300 hectares à l'horizon 2030. La plateforme logistique casablancaise est l'une des priorités de la stratégie nationale du secteur, notamment sur le volet de la logistique urbaine pour plus de 25% du PIB national, la plateforme logistique casablancaise polarise les plus gros investissements du secteur. A elle seule, la Zone d'activité logistique (ZAL) de Zenata, composante phare de la stratégie nationale dédiée au secteur, devrait à terme concentrer, une bonne partie de l'offre avec quelque 323 ha, pour 300 millions d'euros d'investissement (Zenata-Mita). Tous les grands segments sont concernés, allant des activités de conteneurs aux silos céréaliers, en passant par la distribution. En somme, cette plateforme se décline en un regroupement de trois assiettes foncières publiques, opéré dans le cadre de la mise en œuvre de la stratégie logistique. Il s'agit des emprises foncières de l'Agence nationale des ports (ANP), de l'Office national des chemins de fer (ONCF- Casa MITA) ainsi que de SNTL. Cette dernière cumule déjà, sur la plateforme de Zenata, une trentaine d'hectares de plateformes d'entrepôts, constituant pour l'heure l'essentiel de la ZAL du Grand Casablanca. L'offre n'a pas tardé à trouver acquéreur, avec un taux d'occupation qui a très vite atteint le plein potentiel. Mais si la capitale économique jouera un grand rôle dans la concrétisation des ambitions du Maroc en matière de développement logistiques, c'est la deuxième ville économique du pays, Tanger, qui est en train de lui ravir la vedette. Dans ce domaine de la logis-



FOCUS


tique, le Port Tanger-Med, grâce à sa zone franche, semble bien parti pour trôner en tête des ports africains. Tanger Med Zone a été désignée, en février dernier, pour la deuxième fois consécutive, première zone franche du continent africain par le groupe Financial Times. Dans le dernier classement des Zones Franches Globales pour l'année 2016, du quotidien économique et financier britannique, qui compare près de 60 zones franches selon des benchmarks internationaux et mesure l'adéquation de leur compétitivité face aux attentes d'investisseurs globaux, la plateforme industrielle Tanger Med se voit consacrée première zone franche du continent africain «Winner – Africa». Elle est primée aux côtés des zones franches sur les autres aires géographiques, à savoir Baltimore pour l'Amérique du Nord, Santander (Colombie) pour l'Amérique Latine et Caraïbes, Waigaoqiao (Chine) pour l'Asie, Katowice (Pologne) pour l'Europe et enfin DMCC (Emirats Arabes Unis) pour le Moyen-Orient. Tanger Med Zone confirme ainsi sa position de leader au titre des meilleures zones franches mondiales et plus particulièrement sur les régions Afrique et la Méditerranée. Le Port Tanger Med n'entend pas s'arrêter en si

bon chemin. L'opérateur portuaire néerlandais APM Terminals, filiale du géant danois Maersk, est en train de développer un quatrième terminal à conteneurs (TC4), qui devra porter la capacité du Port Tanger-Med à 9 millions de conteneurs par an. Le seul TC4, qui aura une capacité de 5 millions de conteneurs par an, sera le plus grand terminal dans tout le continent africain. Ce quatrième terminal du Port Tanger-Med sera le premier en Afrique capable d'accueillir la nouvelle génération de porte-conteneurs géants, d'une capacité de 20.000 conteneurs. Il permettra au Maroc de renforcer son rôle de hub industriel. Ce terminal devra entrer en service en 2019. En attendant, les grands logisticiens se positionnent dans le hub. C'est le cas de GEFCO Maroc, filiale du groupe français éponyme spécialisé dans la logistique industrielle et automobile, qui avait anticipé l'installation du constructeur automobile français Renault au niveau de Tanger Automotive City, une plateforme incontournable de la logistique internationale, qui suscite de plus en plus l'intérêt des opérateurs internationaux. GEFCO Maroc, y a ouvert en 2012 une agence dédiée à l'offre Automotive et Overseas.

La plateforme est située à 500 mètres de l'usine Renault Tanger. C'est l'entrée en production du site de Renault Melloussa qui avait motivé cette nouvelle implantation du logisticien. Pour rappel, à terme la capacité de production de Renault Tanger est de 400.000 véhicules par an. En 2016, le constructeur a dépassé les 300 000 unités. Près de 90% de la production est dédiée à l'export. D'où le potentiel d'un gros marché dans la logistique et le convoyage de véhicules. Concrètement, l'offre Automotive de GEFCO Tanger consiste à assurer le stockage, la préparation et la distribution des véhicules neufs. Quant à l'offre Overseas, elle comprend les services de douane, de transport routier en groupage et complet, le transport maritime et aérien. Spécialiste de la logistique automobile, GEFCO Maroc dispose de deux parcs automobiles à Casablanca. Ils sont dotés d'une capacité globale de stockage de 10.500 véhicules. Aujourd'hui, avec 70% de part de marché, GEFCO Maroc occupe la place de leader dans le segment de la logistique automobile. Aujourd'hui, il s'occupe de certains aspects de la logistique automobile des véhicules Renault qui arrivent au port de Tanger Med et celles qui sortent des usines So-

maca et Renault à Tanger. Chaque année, l'entreprise traite entre 70 000 et 80 000 véhicules en logistique, transport et stockage. Elle détient ses propres plateformes de stockage de véhicules à Ain Sebaâ, à Serrat et au niveau du siège casablancais. GEFCO Maroc continue d'investir. Elle a

spécialisée, TIMAR Tanger Méditerranée avec comme objectif de développer les activités de transbordement de conteneurs vers les pays d'Afrique de l'ouest et du centre et de profiter ainsi pleinement de l'attrait du port de Tanger Med auprès des grands armateurs et commissionnaires interna-

et du Maroc à destination de l'Afrique, notamment des pays enclavés tels que le Mali et le Burkina Faso (TIMAR Afrique est déjà présent à Nouakchott et à Abidjan). Autrement dit, l'opérateur veut apporter à ses clients des solutions de groupage jusqu'au cœur du continent à travers les

AUJOURD'HUI, AVEC 70% DE PART DE MARCHÉ MAROCAIN, GEFCO MAROC OCCUPE LA PLACE DE LEADER DANS LE SEGMENT DE LA LOGISTIQUE AUTOMOBILE

deux plateformes de stockage de véhicules de 10 ha chacune à Tit-Mellil et Médiouna. Elles ont une capacité de stockage de 11 000 voitures. Une troisième de 10 ha est en développement à Kénitra. En effet, l'autre constructeur automobile français PSA, devrait également lancer, au courant de cette année, les appels d'offres portant sur la composante logistique de son méga-projet industriel à Kénitra au Maroc. Ces consultations seront gérées par son partenaire logistique historique et ex-filiale GEFCO. Les contrats porteront sur le segment amont de la chaîne d'approvisionnement de l'industriel. L'aval sera assuré par voie ferroviaire, du site de production aux terminaux d'expédition à Tanger vers les marchés à l'export.

Autre logisticien qui a misé sur le développement du port Tanger Med, le Groupe TIMAR qui est en train d'installer une plateforme logistique à Tanger Free Zone (TFZ). A travers sa filiale TIMAR Tanger Méditerranée, le Groupe TIMAR, spécialisé dans trois principaux métiers, notamment le transport international (commissionnaire et tractionnaire), le transit et la logistique, met en place un entrepôt logistique d'environ 1800 m² à Tanger Free Zone. Ce projet vise principalement à satisfaire les besoins des industriels de TFZ, en termes de transport et gestion des stocks, ainsi que la prestation de services à valeur ajoutée, tels que le contrôle qualité, le pesage, l'emballage, l'étiquetage et la préparation des commandes. Ce groupe marocain créé en 1980, dispose de 7 plateformes logistiques au Maroc, est également présent à l'international. Il s'est installé fin 2010 au Port Tanger Med à travers une filiale

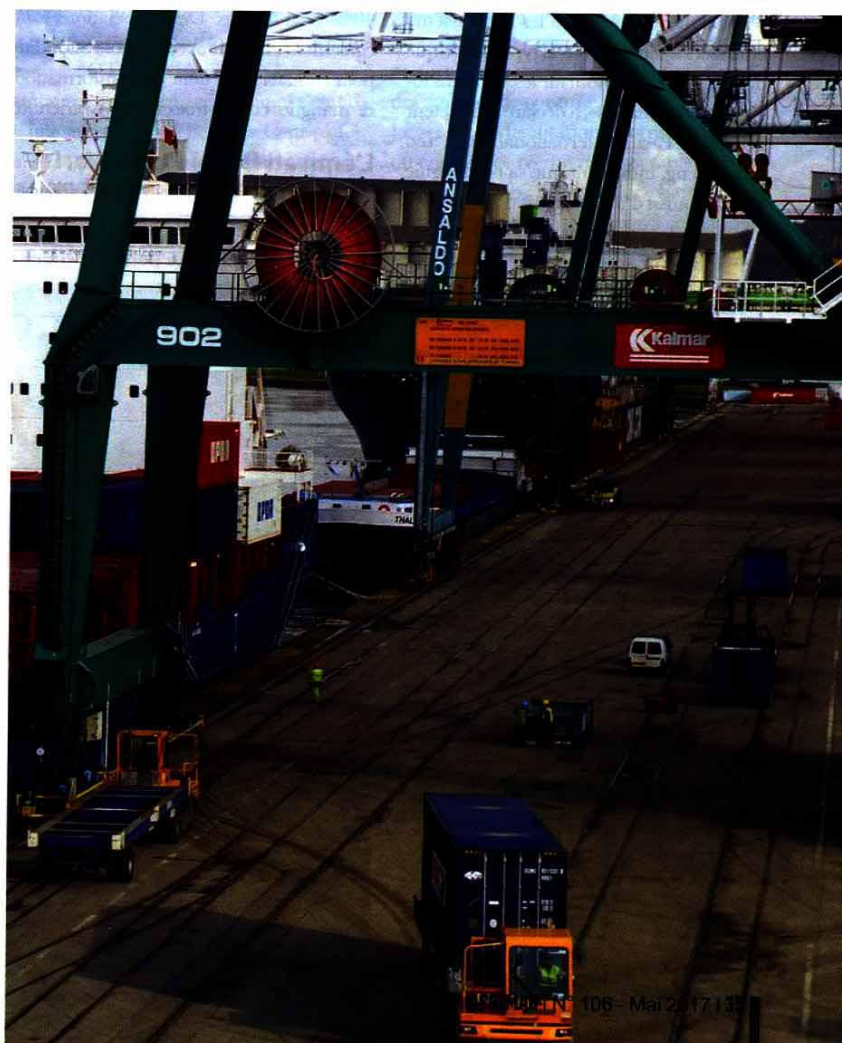
tionaux. Il faut dire qu'il y a un véritable engouement des fabricants marocains pour l'Afrique de l'ouest et l'Afrique centrale mais ces fabricants sont essentiellement basés dans la région de Casablanca.

Il s'agit donc pour le Groupe TIMAR de fédérer des flux provenant d'Asie, de consolider avec des flux européens, américains

corridors (hinterland), ce que ne proposent aujourd'hui que quelques rares opérateurs déjà mondialement connus et présents de longue date en Afrique.

Egypte : des projets d'investissement en cours

En Egypte, c'est la compagnie de transport



FOCUS

maritime singapourienne Pacific International Lines qui y a inauguré récemment un centre logistique. Installé au parc industriel Al Tajamouat au Caire, ce centre qui s'étend sur une superficie de 20 000 m². L'ouverture de ce centre équipé de systèmes avancés de sécurité et qui permet aux clients de gérer les chaînes d'approvisionnement en temps réel se situe dans le cadre de la stratégie Pacific International Lines de renforcer ses «activités à terre». La nouvelle plateforme logistique cible les entreprises établies en Egypte et les entreprises internationales qui souhaitent se développer dans la région du Moyen-Orient. «La

légumes. L'infrastructure, qui s'étendra sur cinq hectares et sera installée au Port Autonome d'Abidjan, verra le jour grâce à l'aide financière du Maroc. Cette plateforme bénéficiera entre autres à la filière «mangue» du pays qui pourra ainsi diversifier les destinations de ses exportations qui ne ciblaient que le marché européen en se tournant notamment vers la zone MENA (Moyen-Orient Afrique du nord). La Côte d'Ivoire qui produit annuellement 18 000 tonnes de ce fruit, se classant ainsi numéro trois mondial de ce sous-secteur derrière le Brésil et le Pérou, exporte cependant moins de 2000 tonnes et perd entre 30 et

Dubai Ports World (DP World) a signé un accord avec le gouvernement rwandais pour construire et gérer un centre logistique à Kigali. Ce centre, qui sera construit sur une superficie de 90000 mètres carrés, comprend notamment un dépôt de conteneurs de 12 000 mètres carrés et un entrepôt de 19 000 mètres carrés. La plateforme logistique, dont le coût s'élèvera à 35 millions de dollars, aura une capacité de 50 000 conteneurs par an. «Nous continuons à être optimistes quant aux perspectives de l'Afrique, et nous sommes fiers d'étendre notre présence sur ce continent. Nous visons à développer davantage le secteur de

TIMAR VEUT APPORTER À SES CLIENTS DES SOLUTIONS DE GROUPE JUSQU'AU CŒUR DU CONTINENT À TRAVERS LES CORRIDORS (HINTERLAND), CE QUE NE PROPOSENT AUJOURD'HUI QUE QUELQUES RARES OPÉRATEURS DÉJÀ MONDIALEMENT CONNUS ET PRÉSENTS DE LONGUE DATE EN AFRIQUE

plateforme encouragera les investisseurs étrangers à s'installer en Egypte parce que nous pouvons leur fournir les solutions logistiques nécessaires», a déclaré le directeur général de Pacific International Lines, Teo Siong Seng, indiquant que sa compagnie envisage aussi d'investir dans d'autres pays africains, dont le Soudan et l'Éthiopie.

Le saoudien Zamil Industrial entend emboîter le pas au singapourien. Il prévoit d'établir une grande plateforme logistique dans le gouvernorat de Qena. L'infrastructure disposera d'une capacité de stockage de 18 000 tonnes, destinée aux légumes et aux céréales. Si le montant de l'investissement n'est pas connu jusque-là, pour l'Égypte, ce type d'infrastructures vient à point nommé pour accompagner une dynamique qui voit le pays exporter de plus en plus de fruits et légumes. Selon les autorités égyptiennes, les exportations de fruits et légumes ont franchi le cap des deux millions de tonnes au cours de cette saison.

La Côte d'Ivoire tient sa plateforme logistique d'exportations de fruits et légumes

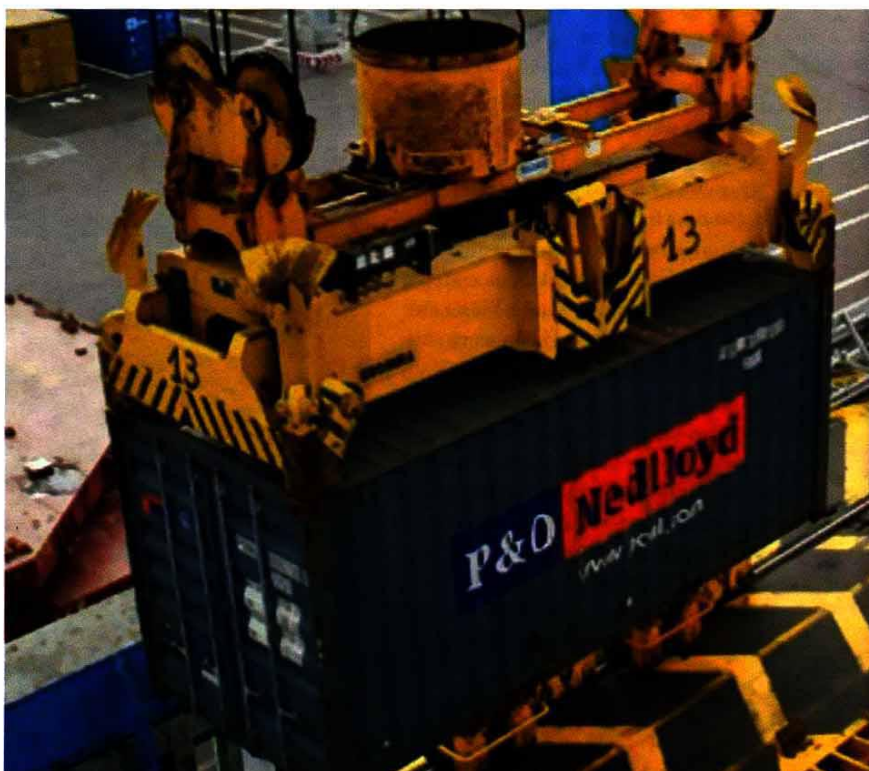
En Côte d'Ivoire, le pays disposera bientôt d'une plateforme logistique destinée à améliorer ses exportations de fruits et

40% de sa récolte. Des négociations sont également en cours avec l'Arabie Saoudite pour l'installation d'unité de transformation de mangues concentrée en terre ivoirienne.

L'émirati Dubai Ports World voit grand au Rwanda et au Sénégal

Au Rwanda, l'opérateur portuaire émirati

la logistique grâce à DP World Kigali Logistics qui contribuera à réaliser l'ambition du Rwanda de devenir une plateforme logistique régionale à l'horizon 2020», a souligné le directeur général de DP World Group, Mohammed Sharaf. DP World, qui gère plus de 65 terminaux portuaires à travers le monde, est présent dans plusieurs pays africains, dont Djibouti, le Sénégal



et le Mozambique. D'ailleurs, l'opérateur émirati, déjà actif sur le port de Dakar, a signé également un protocole d'accord avec les autorités sénégalaises pour la construction d'une nouvelle plateforme logistique dans la périphérie de la capitale sénégalaise. L'infrastructure sera adossée à la Zone économique spéciale intégrée (ZES) du nouveau pôle urbain de Diamniadio et à l'aéroport international Blaise-Diagne de Diass. DP World va ainsi assurer la conception, la réalisation, ainsi que l'exploitation de cette plateforme, « dans le cadre du contrat de concession le liant à la Société nationale du Port autonome de Dakar (PAD). La filiale locale du géant émirati, DPW Sénégal, est déjà concessionnaire du terminal à conteneurs (TAC) du port de Dakar. À l'en croire, le nouveau complexe logistique sera le complément naturel de ce dernier. Le montant des investissements prévus pour cette infrastructure et la date de démarrage des travaux n'ont pas été communiqués.

Deux groupes français misent sur le Cameroun

En Afrique centrale, au Cameroun, c'est la multinationale française spécialisée dans la logistique intégrée AltéAd, qui affiche ses ambitions. Elle a présenté ses activités dans le pays, le 24 janvier dernier à

Douala. Jean François Torre, président du groupe français a indiqué que AltéAd entend étendre ses activités dans la sous-région Afrique centrale à partir du Cameroun, « une destination de choix de par sa position géographique, la qualité de ses hommes, sa stabilité politique ». La multinationale s'est engagée à être un acteur essentiel dans la chaîne de production de ses clients. C'est dans ce sens, a révélé Jean François Torre, que plusieurs partenariats ont déjà été signés avec les pays de l'hinterland notamment le Tchad. Numéro 1 de la manutention et du transport, et n°2 du levage en France, AltéAd compte plus de 2400 collaborateurs dans le monde avec un parc roulant de plus de 3000 véhicules. La multinationale assure le convoiement et la logistique des produits quels que soient leurs poids et dimensions dans le monde. Quelques mois avant cette annonce, un autre groupe français s'est illustré au Cameroun en y inaugurant son terminal à conteneurs situé au port de Douala. Il s'agit du transporteur maritime CMA CGM. Baptisé 3CTC (CMA CGM Cameroun Container Terminal), ce terminal s'étend sur une superficie de 2 hectares. Cette plateforme logistique permettra aux clients de CMA CGM de stocker des conteneurs, vides ou pleins, dans une zone sécurisée de 1200 m². Le 3CTC servira aussi de plate-

forme de transport des marchandises par voie terrestre, au Cameroun ainsi que vers le Tchad et la république Centrafricaine. Le 3CTC a été attribué à CMA CGM dans le cadre d'une concession d'une durée de 25 ans. A noter que CMA CGM est également candidat à l'appel d'offres pour le terminal à conteneurs de Kribi, en association avec Bolloré Africa Logistics et China Harbour Engineering Company (CHEC). Le groupe CMA CGM est actuellement présent dans 43 pays africains, où il compte 1300 collaborateurs répartis dans 72 bureaux.

Aujourd'hui, avec plus de 1 milliard d'habitants et 54 pays, l'Afrique possède un potentiel économique qui dépend toutefois de la modernisation des infrastructures routières, portuaires, ferroviaires et aériennes. Son intégration est freinée par les coûts importants des échanges commerciaux, dont le niveau est le résultat d'une combinaison de handicaps et d'inefficacités tant sur le plan des infrastructures que sur celui des procédures, du cadre réglementaire, et des performances des opérateurs logistiques et des agences de contrôle.

Le terme de facilitation des transports et du commerce recouvre l'ensemble de ces notions, aussi bien les aspects « hard » que « soft ». Apporter une solution à ces handicaps est une tâche complexe, dans laquelle les prestataires logistiques essaient de jouer leurs partitions via des investissements dans des plateformes. Il faut dire que la logistique peut contribuer à tirer la croissance. D'abord, à travers des zones logistiques performantes qui peuvent constituer un argument important pour attirer des investisseurs, aussi bien nationaux qu'internationaux, et particulièrement dans des secteurs à forte valeur ajoutée (automobile, aéronautique...) pour lesquels l'optimisation des coûts logistiques constitue un facteur clé de succès. Le second volet concerne les économies traditionnelles où l'optimisation de la chaîne logistique, depuis l'approvisionnement jusqu'à la livraison du produit final, peut devenir un levier pour la réduction des coûts, la réalisation des gains de productivité et d'efficacité et, partant, améliorer la performance économique. ■

PAR MOHAMED OULD SALEM

