

AMARA

Abdelkader

Ministre de l'Équipement, du Transport,
de la Logistique et de l'Eau





Pour le secteur portuaire, la sécurité du transport maritime est devenue une préoccupation majeure, en raison de la situation stratégique de notre pays et de la domination de ce modèle dans les échanges commerciaux. Le Ministère est à l'oeuvre également sur plusieurs mesures liées à la sécurité de la navigation maritime, en tenant compte de la préservation de l'environnement.



Propos recueillis par :

Lieutenant-Colonel Mohamed CHEGDALI

1

Le secteur de la logistique connaît aujourd'hui une dynamique significative, se positionnant désormais comme un levier de développement de l'économie nationale. Dans ce cadre, quel bilan faites-vous des réalisations et des avancées de notre pays dans ce domaine ?

Située au cœur de l'ensemble des stratégies sectorielles nationales, l'importance du secteur de la logistique comme levier de développement économique et social de notre pays n'est plus à démontrer. L'impulsion qu'a connue ce secteur, durant la dernière décennie, a engendré une réelle dynamique commerciale. Ainsi, avec une valeur ajoutée globale générée de 50 milliards de dirhams en 2018, la contribution globale du secteur de la logistique au PIB national s'élève à près de 5,15%.

Côté emploi, le secteur comprend en 2018 plus de 445.000 personnes sur tout le territoire du Royaume, soit 4,16% de la population active du Maroc, ce qui place le secteur de la logistique et du transport de marchandises parmi les premiers secteurs pourvoyeurs d'emplois. En plus, l'investissement des entreprises de transport et de logistique a également connu une progression de 4,6% durant la période 2010-2018, enregistrant 8,29 milliards de dirhams en 2018.

En outre, les coûts logistiques ont enregistré une baisse conséquente, particulièrement au niveau des activités d'entre-

posage qui sont aujourd'hui de l'ordre de 1.9 DH/jour/palette au lieu de 3 DH/jour/palette en 2010.

Dans ce contexte, le Maroc a été classé 1^{er} en Afrique et 18^{ème} au niveau mondial dans l'Agility Emerging Markets Logistics Index 2020, avec un score de 5,15 points. Cet indice est basé sur la connectivité, le climat des affaires, l'attractivité et la taille du marché.

La contribution de ce secteur dans l'essor économique de notre pays est appelée à croître, parallèlement aux efforts louables fournis par l'ensemble des parties prenantes publiques et privées, afin de faire face aux défis futurs de la logistique et s'adapter aux nouvelles tendances.

2

Avec l'adoption d'une stratégie nationale intégrée pour le développement de la compétitivité logistique à l'horizon 2030, le Maroc ambitionne de renforcer, d'accompagner et de structurer le secteur logistique. Pourriez-vous nous décrire davantage les principaux objectifs de cette stratégie et où en sommes-nous aujourd'hui ?

La stratégie nationale intégrée pour le développement de la compétitivité logistique a été actée par la signature, sous la présidence effective de Sa Majesté le Roi Mohammed VI, que Dieu L'assiste, en avril 2010 à Mohammedia, d'un Contrat-Programme qui a défini le cadre de développement du secteur de la logistique au Maroc.

Proactive et basée sur un partenariat fort et efficace entre le Gouvernement et le secteur privé, ladite stratégie s'est vue attribuer des objectifs ambitieux à l'horizon 2030 à savoir la réduction des coûts logistiques, l'accélération de la croissance du PIB et la contribution au développement durable du pays, et ce, à travers des projets structurés autour de cinq principaux axes :

1. Doter le pays d'infrastructures logistiques performantes à travers la mise en place d'un réseau national de zones logistiques ;
2. Accélérer la modernisation cohérente du secteur à travers des plans d'actions sectoriels d'optimisation des flux logistiques ;
3. Mener des actions favorisant l'émergence d'un tissu d'acteurs logistiques intégrés et performants ;
4. Mettre en place un plan national global de développement des compétences en logistique ;
5. Renforcer la gouvernance et la régulation du secteur via la mise en place d'instances dédiées.

Depuis le lancement de cette stratégie, le déploiement des différents chantiers a permis d'enregistrer plusieurs acquis. Concernant le volet de renforcement de la gouvernance, l'Agence Marocaine de Développement de la Logistique (AMDL) a été mise en place en 2011 et l'Observatoire Marocain de la Compétitivité Logistique (OMCL) en 2013.

Concernant le développement des zones logistiques, de nombreuses démarches ont été entreprises pour la prospection et l'identification d'assiettes foncières publiques susceptibles d'accueillir des projets de zones logistiques dans toutes les Régions du Royaume et leur intégration dans les différents documents de l'urbanisme.

D'importants efforts ont également été fournis pour l'établissement de schémas logistiques régionaux, concertés avec les acteurs territoriaux concernés, et la coordination et l'impulsion des démarches administratives pour la mobilisation effective des terrains destinés au développement des premières tranches des



S'inscrivant dans une démarche inclusive, la vision du Maroc ambitieuse de booster le potentiel africain et d'ancrer davantage l'intégration du continent dans le commerce international à travers une logistique efficiente.



projets de zones logistiques. Il est à noter, à ce titre, que 1.582 ha ont été affectés dans les documents de l'urbanisme aux zones logistiques et plus de 130 ha de surfaces ont été aménagés pour accueillir des zones logistiques, dont 105 ha ont été effectivement valorisés.

Sur le plan du développement d'acteurs logistiques performants, une attention particulière a été accordée à la PME marocaine, à travers la mise en œuvre d'un programme de mise à niveau de la fonction logistique au sein de la PME, intitulé « PME-LOGIS » pour la période 2017-2021. Offrant une palette de produits d'assistance technique et financière, ainsi que des formations adaptées, des solutions et des systèmes de digitalisation. Ce programme vise le développement de la compétitivité et des compétences logistiques pour faire face à la concurrence.

Depuis son lancement, près de 190 entreprises ont bénéficié de cette assistance dans les domaines du diagnostic de la « Supply Chain », l'externalisation logistique, le développement de systèmes d'informations logistiques, les certifications, ainsi que la formation aux métiers de la logistique.

L'offre de services et de prestations logistiques a également connu d'importants développements avec l'entrée sur le marché national d'opérateurs internationaux de référence et l'évolution positive des opérateurs nationaux vers des chaînes logistiques plus intégrées et plus étendues qui englobent aussi bien le transport de marchandises que les activités d'entrepôt et d'organisation des opérations import/export.

Quant au chantier de développement des compétences, des outils de planification et de gestion de l'emploi et de la formation ont été mis en place. Un plan national de formation à l'horizon 2024 a permis de définir une feuille de route basée sur une ingénierie de formation à même de doter le secteur en ressources humaines appropriées.

Justement, tout ce que je viens de citer a fait l'objet d'une évaluation par les différents partenaires, lors de la 1ère Journée de la Logistique, organisée à Casablanca

le 30 octobre 2019, par le Ministère de l'Équipement, du Transport, de la Logistique et de l'Eau en partenariat avec l'Agence Marocaine de Développement de la Logistique (AMD L). C'est un rendez-vous que nous comptons organiser chaque deux ans pour faire le point sur cet ambitieux chantier.

3 S'inscrivant dans les Hautes Orientations Royales, le Maroc place la coopération avec les pays africains frères et amis au cœur de ses priorités. Alors, quels enjeux représente l'Afrique pour le développement du secteur de la logistique au Maroc ? Et dans quelle mesure peut-il jouer le rôle de « hub » logistique pour l'Afrique dans l'avenir ?

L'Afrique a connu depuis le début des années 2000 un nouvel élan de croissance économique qui avoisine en moyenne 5% par an, une tendance qui se confirme également avec des échanges commerciaux évolutifs et qui témoigne davantage du potentiel économique grandissant du continent.

Pour accompagner cette dynamique, le Maroc s'est attelé ces dernières années à renforcer sa coopération avec les pays du Sud, notamment dans le secteur de la logistique. Ces efforts ont été couronnés par la conclusion de plusieurs accords de coopération dans le secteur, notamment avec la Tunisie, le Sénégal et la Côte d'Ivoire.

S'inscrivant dans une démarche inclusive, la vision du Maroc ambitionne de booster le potentiel africain et d'ancrer davantage l'intégration du continent dans le commerce international à travers une logistique efficiente. Dans ce cadre, le Maroc s'oriente vers un modèle d'écosystèmes logistiques régionaux construits autour des notions de co-développement, de solidarité Sud-Sud renforcée et de forte dimension sociale.

Le Maroc vise ainsi à partager son savoir et son expertise accumulés dans le domaine de la logistique afin de contribuer à la réussite de l'intégration logistique africaine escomptée. Ce modèle permettra également aux opérateurs logistiques

marocains d'élargir leurs réseaux et de nouer des partenariats fructueux avec leurs homologues africains.

En outre, avec un hub maritime déjà établi à Tanger-Med et d'autres en cours, à l'instar du projet Dakhla Atlantique, qui va coûter 10 milliards de Dirhams, le Maroc s'offre d'ores et déjà comme plateforme logistique de transit dédiée à l'Afrique et se place, dans un avenir proche, comme bassin de transformation et de production régional. En effet, disposant d'atouts distinctifs notamment en matière de localisation géographique, d'infrastructures, de délais, de coûts et de compétences logistiques, la réduction des barrières douanières et le développement de l'intégration du Royaume dans des chaînes de valeurs régionales viendront alors conforter la position du Maroc comme hub logistique pour l'Afrique.

Reposant sur de nombreux atouts favorables aux activités logistiques, le Maroc profite d'une connectivité de classe mondiale grâce à son emplacement géostratégique au carrefour d'importantes lignes maritimes, couplé à une infrastructure portuaire de dimension internationale. Il figure aujourd'hui parmi le top 20 des pays les mieux connectés au monde par voie maritime et propose des délais d'accès compétitifs vers d'importants marchés, notamment en Europe et en Afrique.

Par ailleurs, la vocation du Maroc en tant que hub logistique a été confortée par la politique ambitieuse de modernisation des infrastructures de transport entreprise depuis plusieurs années. Le pays bénéficie également d'un système concurrentiel, libéral et dynamique de transport des marchandises.

Rappelons, aussi, que le Maroc a réussi l'insertion de son économie dans le courant des échanges et des investissements internationaux à travers la signature des accords de libre-échange avec 55 pays et dispose d'un maillage important pour la circulation des flux de capitaux et de marchandises. Selon l'index de liberté de l'économie (IEF 2019), notre économie se présente comme la plus libre d'Afrique du Nord grâce notamment aux différentes

réformes fiscales, judiciaires, mais aussi celles relatives aux droits de propriété. Selon le classement Doing Business 2019 de la Banque Mondiale, le Maroc a gagné 9 places pour se hisser à la 60ème, avec un score de 71,02 contre 68,56 une année auparavant.

4 **La sécurisation des différentes infrastructures de transport revêt une importance capitale dans la pérennité des activités qui s'y rapportent. Pour vous, quels sont les enjeux sécuritaires liés aux activités du secteur des transports et de la logistique ?**

La performance du secteur de la logistique impacte directement la performance de l'économie. Toute perturbation dans les chaînes logistiques impactera sans doute négativement l'équilibre socio-économique du pays. Ce constat a été confirmé davantage lors de la crise sanitaire causée par la Covid-19, où l'effort des pouvoirs publics et privés a été orienté vers la continuité d'approvisionnement du pays et le maintien des niveaux de stock de sécurité des produits.

En effet, la sécurisation de la continuité d'approvisionnement du pays en matière de produits de première nécessité est un enjeu majeur du secteur des transports et de la logistique, qui ne peut être surmonté qu'à travers une fluidification des chaînes logistiques sur tous les maillons, ce qui permet un meilleur redéploiement des capacités logistiques du pays que ce soit en termes d'infrastructures logistiques ou en termes de prestations logistiques.

En outre, les chaînes logistiques doivent disposer d'une infrastructure de stockage développée par le secteur privé moyennant un soutien du secteur public à travers la mobilisation du foncier nécessaire et la participation dans le financement. Dans ce cadre, la stratégie logistique a prévu le développement de zones logistiques permettant de traiter, entre autres, les flux agricoles, énergétiques et céréaliers et de constituer les stocks de sécurité.

Le Maroc dispose d'un réseau d'infrastructures du transport qui joue un rôle



“ **La performance du secteur de la logistique impacte directement la performance de l'économie.** ”

majeur en matière de satisfaction des besoins de mobilité. L'essor économique et l'augmentation des besoins en mobilité exigent l'accélération du développement, la maintenance et la sécurisation des infrastructures du transport et de la logistique tout en mettant l'accent sur les aspects relatifs à la performance, la complémentarité, la durabilité et la sécurité.

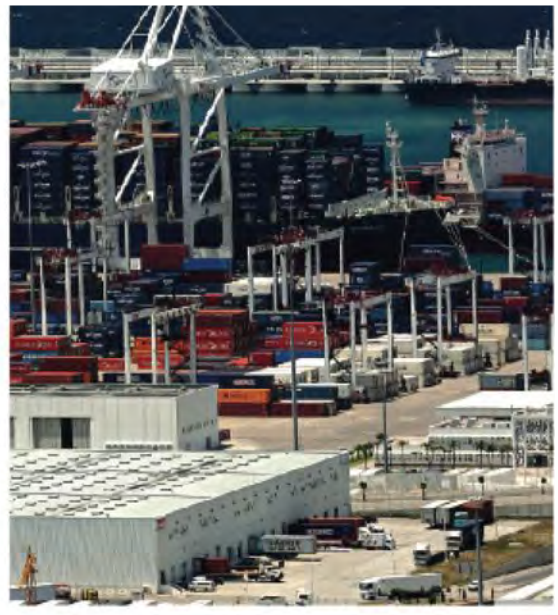
Le Ministère reconnaît la sécurité comme l'une de ses devises majeures pour accomplir parfaitement sa mission. Le défi doit être relevé pour assurer la sécurité des services offerts à travers le développement des infrastructures et un système de gestion des risques approprié.

En ce qui concerne le secteur routier, le Ministère travaille durement, en partenariat avec les différents acteurs, pour améliorer les indicateurs de sécurité routière et mettre en œuvre les axes de la stratégie nationale dans ce domaine, qui vise à inverser la tendance à la hausse des accidents de la circulation selon les plans stratégiques intégrés. Cette stratégie s'étend sur la période 2017-2026 et repose sur plusieurs axes qui incluent des mesures à valeur ajoutée ayant un impact direct sur la sécurité routière.

Pour la sécurisation des axes autoroutiers, le Département travaille sur la mise en place d'un ensemble de mesures visant à avoir un réseau sûr et des ouvrages dotés de clôtures, des caméras de surveillance, pour identifier les individus auteurs d'actes malsains.

Concernant le secteur ferroviaire, l'Office National des Chemins de Fer (ONCF) entreprend en permanence des mesures liées à la sécurité ferroviaire. Ainsi, en partenariat avec le ministère de l'Intérieur et le ministère de l'Économie, des Finances et de la Réforme de l'Administration, le Ministère prévoit de soutenir le nouveau programme 2018-2022 pour la sécurité ferroviaire.

Pour le secteur portuaire, la sécurité du transport maritime est devenue une préoccupation majeure, en raison de la situation stratégique de notre pays et de la domination de ce modèle dans les échanges commerciaux. Le Ministère est à l'oeuvre également sur plusieurs



وزارة التجهيز والنقل واللوجستيك والماء
ⵜⴰⴳⴷⴰⵏⵜ ⵏ ⵉⵏⵙⴰⵏⵏ ⵏ ⵓⵏⵏⵓⵙ ⵏ ⵓⵏⵏⵓⵙ ⵏ ⵓⵏⵏⵓⵙ
Ministère de l'Équipement, du Transport,
de la Logistique et de l'Eau



**INFRASTRUCTURES
ET SERVICES DU TRANSPORT
AU MAROC, LEVIER DU
DÉVELOPPEMENT
SOCIO-ÉCONOMIQUE**

www.equipement.gov.ma



mesures liées à la sécurité de la navigation maritime, en tenant compte de la préservation de l'environnement.

Par ailleurs, le Maroc poursuit ses efforts de suivi et d'échange d'informations sur le trafic maritime, en particulier le transport de matières dangereuses. Les mêmes efforts seront entrepris pour améliorer la sûreté et la sécurité dans les ports marocains conformément aux normes et exigences des organismes internationaux dans ce domaine.

Enfin, dans le cadre du développement des zones logistiques, un projet de loi relatif à l'organisation du secteur de la logistique sera mis dans le circuit d'approbation. Ce projet fixe les conditions d'exercer les métiers de la logistique, les modalités de la planification spécifique aux équipements logistiques et les spécifications de la construction et l'exploitation des équipements logistiques, ainsi que les règles qui concernent la logistique urbaine.

5 **Le fret maritime constitue un maillon fort dans la chaîne logistique globale. Dans ce cadre, quelle place accorde le Maroc pour la sécurité du transport maritime dans sa stratégie de sûreté des espaces maritimes ?**

Le Maroc dispose d'un espace maritime stratégique. Cet atout géopolitique et économique doit être porté par une véritable ambition nationale maritime. Le long de ses côtes méditerranéennes et atlantiques, l'espace maritime marocain connaît une intense activité maritime. Plusieurs milliers de types de navires passent par les eaux marocaines (300 navires/jour au niveau du Déroit de Gibraltar), soit pour se rendre à l'un des ports marocains, soit pour prendre une route maritime vers d'autres destinations. Aussi, au large des côtes marocaines, la densité du trafic notamment de navires transportant des produits dangereux, est l'une des plus importantes au monde (24%).

Partant de ce constat, il nous appartient, en tant qu'Etat côtier, de connaître et suivre la nature de ce trafic le long de ses côtes. Pour ce faire, le Maroc a mis en place :



“ **À travers les mesures de confinement visant à fermer tous les commerces non prioritaires, un ensemble de prestataires logistiques opérant dans les secteurs du textile et de l'automobile ont subi forcément un impact sur leur chiffre d'affaires.** ”

- Un Service de Trafic Maritime (VTS), qui permet de rendre la surveillance de la navigation maritime plus interactive ;
- Un Système d'Identification Automatique (AIS), afin de pouvoir collecter et compiler les informations collectées par lesdites stations pour mener une étude pour identifier la(es)zone(s) à risque ;
- Une base de données, afin de compiler les informations collectées par les 14 stations installées le long des côtes marocaines ;
- Un Centre National de Données (LRIT) qui concerne l'identification et le suivi des navires à grande distance.

Le suivi du trafic le long des côtes participe à la prévention des accidents et à l'adaptation des réponses à ces mêmes accidents, s'ils survenaient. On mesure, dès lors, les conséquences qu'aurait une catastrophe sur le plan environnemental, économique et sanitaire.

Par ailleurs, le Maroc a mis en place le Système Marocain d'Information et de suivi des Navires « MARIS » avec pour objectif de :

- détecter préventivement les navires susceptibles de représenter un danger pour la vie humaine en mer, la sécurité de la navigation ou la préservation de l'environnement ;
- recevoir les comptes rendus de navires, notamment ceux en difficulté ;
- améliorer la réactivité des autorités maritimes en cas d'accident maritime ;
- optimiser les contrôles des navires par l'État du port ;
- participer au dispositif de vigilance maritime (alertes sûreté) ;
- aider les autorités portuaires à obtenir les informations dont elles ont besoin.

Pour le phénomène de l'émigration clandestine, le Maroc a mis en place un important dispositif de surveillance et de protection, surtout aux points stratégiques situés au Nord du Royaume, pour juguler les fléaux de l'émigration clandestine, le trafic des stupéfiants et le terrorisme.

Par ailleurs, et dans le cadre de la lutte antipollution, des exercices (Simulex) sont organisés dans le cadre du Plan d'Urgence National (PUN) pour la lutte contre la pollution par les hydrocarbures.

Cet exercice s'articule autour du scénario d'intervention et de lutte simulant le sauvetage des vies humaines en péril, l'extinction de feu sur un pétrolier en avarie et l'intervention pour lutter contre un déversement d'hydrocarbures à travers des opérations de confinement et de récupération.

6 Les mesures ayant accompagné la pandémie Covid-19, telles que la suspension des vols internationaux et des liaisons maritimes, ont certainement eu un impact important sur plusieurs domaines. Qu'en est-il du secteur de la logistique ? Et quelles mesures ont été prises au niveau national pour faire face aux retombées de cette crise sanitaire ?

La propagation du virus Covid-19 a attiré l'attention des pouvoirs publics et du secteur privé sur l'importance vitale du secteur de la logistique dans l'économie nationale et mondiale. En effet, au moment où plusieurs secteurs économiques ont été contraints de suspendre ou de ralentir leurs activités sous l'effet des mesures de confinement, le secteur de la logistique a été amené à poursuivre son activité pour maintenir l'approvisionnement du pays en produits. Néanmoins, ce secteur a été affecté par les répercussions de la crise sanitaire actuelle en raison des perturbations qu'ont connues les chaînes d'approvisionnement mondiales et de son étroite dépendance aux autres secteurs économiques qui ont connu un ralentissement notoire. Ce ralentissement des secteurs économiques a eu une incidence directe sur le secteur de la logistique qui s'est retrouvé amené à s'adapter et à se mobiliser pour atténuer les conséquences de ladite crise sur les tissus économique et social du pays.

À ce titre, et concernant le transport international des marchandises, les opérations se sont poursuivies normalement malgré l'annulation de certaines liaisons maritimes et une hausse de prix, déclarée par les professionnels, variant entre 50% et 75% au niveau du transport routier international. Quant au transport national,

la livraison des marchandises s'est poursuivie normalement sur tout le territoire. L'activité portuaire s'est poursuivie aussi à un rythme normal au 1^{er} semestre 2020 avec un trafic transitant par les ports qui a enregistré une hausse de 7,5% par rapport à la même période de l'année précédente. Pour ce qui est du trafic du Transport International Routier (TIR), il a enregistré une hausse de 19,4% par rapport à fin juin de l'année 2019.

En outre, à travers les mesures de confinement visant à fermer tous les commerces non prioritaires, un ensemble de prestataires logistiques opérant dans les secteurs du textile et de l'automobile ont subi forcément un impact sur leur chiffre d'affaires.

À cet effet, un certain nombre de mesures et d'actions ont été prises permettant la relance du secteur de la logistique, la redynamisation de ses activités et le maintien de l'approvisionnement du pays. Ces mesures s'inscrivent dans la vision globale adoptée par le Gouvernement pour le développement de ce secteur. Il s'agit, entre autres, de l'accélération de la mise en place des zones logistiques de massification des flux de marchandises permettant de traiter ces flux et de constituer les stocks de sécurité.

Il est question également d'assurer un accompagnement technique et financier des entreprises, en particulier les PME, pour les redynamiser en s'appuyant sur des mécanismes déjà mis en place tels que le programme « PME-LOGIS ».

D'autres actions sont programmées pour l'optimisation des chaînes logistiques telles que l'accélération de la mise en place des projets de simplification et de dématérialisation des procédures, relatives à la gestion des flux import-export. Enfin, pour soutenir la relance et la dynamisation des acteurs du secteur de la logistique, nous œuvrons également au renforcement de leurs compétences. L'objectif est de mettre à leur disposition des compétences qui font preuve de beaucoup de flexibilité, capables de répondre à des besoins spécifiques et de faire face à des états de crise comme celui que l'on vit aujourd'hui. ■