

Supplément au n° 4 897
du 12 au 18 mai 2017

LA VIE **éco**

Directeur de la publication : Saâd Benmansour

Logistique

Des avancées significatives mais les défis restent de taille



Etat des lieux

Le secteur de la logistique atteint sa vitesse de croisière



Plusieurs réalisations sont à mettre à l'actif du secteur comme le développement des zones logistiques, la baisse du loyer de l'immobilier, la mise en place d'une charte de la logistique verte, le programme de mise à niveau logistique...

Le secteur de la logistique affiche une évolution remarquable depuis 2010. Elle se manifeste notamment par l'émergence des premières zones logistiques modernes et d'envergure, principalement dans les régions de Casablanca et de Tanger, le développement du tissu des acteurs logistiques avec l'entrée sur le marché national d'opérateurs internationaux de référence et le renforcement des opérateurs nationaux, la réduction des coûts logistiques d'entreposage et de traversée

du détroit de Gibraltar, l'évolution de l'offre de formation logistique, la création d'emplois avec près de 20 000 nouveaux emplois nets chez les acteurs logistiques (hors emplois logistiques chez les clients) et la notoriété du Maroc sur le plan régional en tant que hub logistique émergent et pôle d'expertise confirmé.

L'évolution du secteur est constatée également au niveau du chiffre d'affaires sectoriel qui a enregistré une amélioration de 5,2% en moyenne annuelle de 2010 à 2015, ce qui dépasse le taux de croissance de l'économie nationale. Toutefois, cette croissance a

ralenti en 2016 puisqu'elle devrait ressortir à 1% seulement, du moins c'est ce qui ressort du chiffre d'affaires déclaré des entreprises du secteur. « Cette évolution est à prendre avec des pincettes, précise l'Agence marocaine de développement de la logistique (AMDL), puisque les principaux secteurs consommateurs de la logistique se portent bien dont notamment l'industrie exportatrice qui inclut des secteurs de taille comme l'automotive, l'aéronautique, l'automobile, le textile... ». Parallèlement, la consommation et le commerce locaux sont sur un trend haussier confirmé d'année en année. Un autre facteur est en train de tirer la logistique vers le haut, il s'agit des flux qui impactent le secteur mais sans pour autant qu'ils concernent le pays. C'est le cas de grands opérateurs comme Decathlon, Adidas, Bosch qui ont installé des hubs logistiques pour desservir le marché marocain en infime partie, mais surtout pour couvrir toute la région et notamment le marché africain.

Le secteur de la logistique s'est renforcé de certains actifs logistiques. En effet, cette année a connu certaines mises en service, à savoir Friopuerto, la 1^{ère} installation frigorifique au sein de Tanger Med de 5 500 m² couverts, portée par des investisseurs espagnols, américains et marocains. A côté, l'opérateur Miltzer & Münch a mis en service une installation à la zone franche TFZ à Tanger de 10 000 m².

Les actifs logistiques se développent

Plus récemment, le groupe Safari, à travers sa filiale la Compagnie commerciale charbonnière et maritime (CCCM), s'est associé au groupe allemand Rhenus logistics, en vue de développer des entrepôts sous douane à Tit Mellil et à Tanger. Sur une échelle plus réduite mais sur un maillon plus spécifique qui est le fret aérien, UPS a mis en place une plateforme au niveau de la zone de fret de l'aéroport Moham-

med V. En terrains aménagés, Tetouan Park a ouvert et comprend plusieurs offres immobilières de terrains aménagés aussi bien pour l'industrie que pour la logistique.

Loyer immobilier : Tanger sur le même trend baissier que Casablanca

Le prix du loyer de l'immobilier logistique reste assez compétitif. Il a subi une baisse importante depuis 2010 à Casablanca notamment, en raison de la multiplication des opérateurs dans le marché, la diversification de l'offre de prestations de services logistiques et le développement d'une offre d'immobilier de qualité. En effet, grâce aux importants investissements réalisés par les opérateurs publics et privés, le prix moyen de location de l'immobilier logistique prêt à l'emploi (Classe A) dans la région de Casablanca a baissé de près de 35% durant les six dernières années, en passant de 62 DH/m²/mois en 2010 à 40 DH actuellement. Le coût d'entreposage a également baissé pour atteindre 1,9 DH/jour/palette en moyenne actuellement au lieu de 3 DH/jour/palette en 2010. Il faut dire que ce trend baissier n'est pas le propre de la région de Casablanca. Il est amorcé dans la région du Nord également, où certains projets sont en cours de développement. «Le loyer logistique est plutôt baissier dans cette zone, même si l'offre n'est pas aussi pléthorique qu'à Casablanca», assure Younes Tazi, DG de l'AMDL.

L'OMCL prend en charge l'immobilier et la formation

L'observatoire marocain de la compétitivité logistique (OMCL) a entamé une phase plus opérationnelle. En effet,

l'établissement vient de lancer ses premières enquêtes dont une qui touche l'immobilier logistique. L'objectif étant de donner une idée exhaustive et précise sur les actifs logistiques existants aujourd'hui, tous types confondus et ce, sur les 3 principales régions du pays, à savoir Casablanca, Tanger et Agadir. Cette enquête devra passer par quelques phases pilotes : elle sera testée sur un territoire délimité pour ensuite être dupliquée à grande échelle. Parmi les chantiers de l'observatoire aussi, la mise en place d'un ensemble d'indicateurs d'emploi-formation. En effet, dans un cadre de partenariat avec la SFI, un outil informatique sera élaboré, permettant de disposer de nombre de fonctionnalités aussi bien pour les chercheurs d'emplois et de stages que pour les recruteurs. Il mettra aussi à la disposition des utilisateurs du portail un ensemble d'informations qui concernent le secteur. Actuellement, la phase conception est achevée et le projet a amorcé la phase technique.

Le projet de loi sur la logistique en cours d'élaboration

Le projet de loi sur la logistique est toujours en cours de préparation. Il vient de clore une étape importante relative à l'analyse du cadre existant par rapport aux dispositions à introduire. «C'est un sujet assez compliqué car plusieurs paramètres doivent être pris en compte, comme l'aménagement du territoire, le code de commerce...», explique M. Tazi qui ajoute : «Nous concevons cette loi comme un moyen permettant la transition logistique du pays. Elle doit apporter des dispositions qui améliorent la situation actuelle, sans pour autant qu'elle soit avant-gardiste au point d'être inapplicable».

Les acteurs internationaux contribuent à l'enrichissement de l'offre logistique

Certains acteurs consommateurs de la logistique considèrent le Maroc comme un hub logistique. Ils y installent des plateformes, les développent ou encore contribuent à enrichir la palette d'offres en ramenant d'autres opérateurs. Decathlon par exemple, qui s'était déjà installée l'année précédente, en mettant en place un entrepôt d'une superficie de 6 000 m² à Tanger Med, compte l'étendre pour atteindre 20 000 m². De son côté, Adidas compte aussi prendre pied à Tanger Med également, à travers la construction en cours d'un entrepôt de 10 000 m². Pour son activité, l'opérateur s'est fait accompagner d'un opérateur logistique, Emirates Logistics, en vue de gérer ses activités, ce qui contribuera à enrichir davantage la palette d'offres des prestataires internationaux de renom au Maroc. Adidas envisage aussi de s'implanter à Casablanca, avec un entrepôt en location ■



Son but est d'encourager les bonnes pratiques, lutter contre l'informel, apporter des facilitations administratives dans l'exercice des métiers et encadrer les actions de certains acteurs. Ainsi, la conformité des opérateurs logistiques sur certains aspects serait l'un des champs concernés par le projet de loi. Il s'agit notamment de l'immobilier logistique et des métiers logistiques. Ces derniers, dont les acteurs de la messagerie ou les freight forwarders, ne sont ni encadrés par un cadre réglementaire ni reconnus comme profession. Du coup, la loi devra s'atteler à mettre en place des conditions minimales à remplir pour exercer ces métiers. De même pour les pratiques logistiques qui seraient réglementées à travers des contrats de bail type et des contrats de prestation logistique, par l'obligation de contracter une assurance pour certains aspects ou encore de déclarer le stock sur un type d'installations. En tout cas, l'AMDL s'est fixé comme objectif, l'automne prochain, pour que le projet soit discuté avec les professionnels du secteur et le gouvernement

L'AMDL a entamé plusieurs actions en 2016

L'AMDL s'est penchée sur le programme de mise à niveau logistique des PME en 2016. Il est actuellement en instance de signature de conventions avec les parties intéressées, à savoir les finances, la CGEM et les principaux acteurs du secteur. Ce programme d'appui, destiné aussi bien aux chargeurs qu'aux presta-

taires logistiques prévoit des financements d'actions de mise à niveau pour 600 entreprises. Il est étalé sur 5 ans avec une première étape limitée à 2 ans, soit à fin 2018. L'agence s'est aussi attelée, entre autres, à finaliser le programme national relatif à la logistique urbaine et l'amorce des premières actions au niveau de Casablanca, à promouvoir le plan d'action de promotion de l'externalisation logistique auprès des entreprises et à conclure les premiers partenariats opérationnels entre des acteurs marocains et leurs homologues de pays africains.

Parallèlement, l'agence a initié, en partenariat avec

la CGEM, la constitution d'un pool issu de la communauté logistique pour l'élaboration d'une charte de logistique verte. Une dizaine d'acteurs et une soixantaine d'acteurs avaient rejoint la charte et d'autres souhaitent le faire. Dans ce cadre, l'AMDL porte plusieurs actions liées à la création d'un trophée dédié à la green logistics, d'un label green logistics et à la mise en place de 2 guides : l'un concerne les installations logistiques vertes et l'autre se rapporte à la mutualisation logistique entre opérateurs.

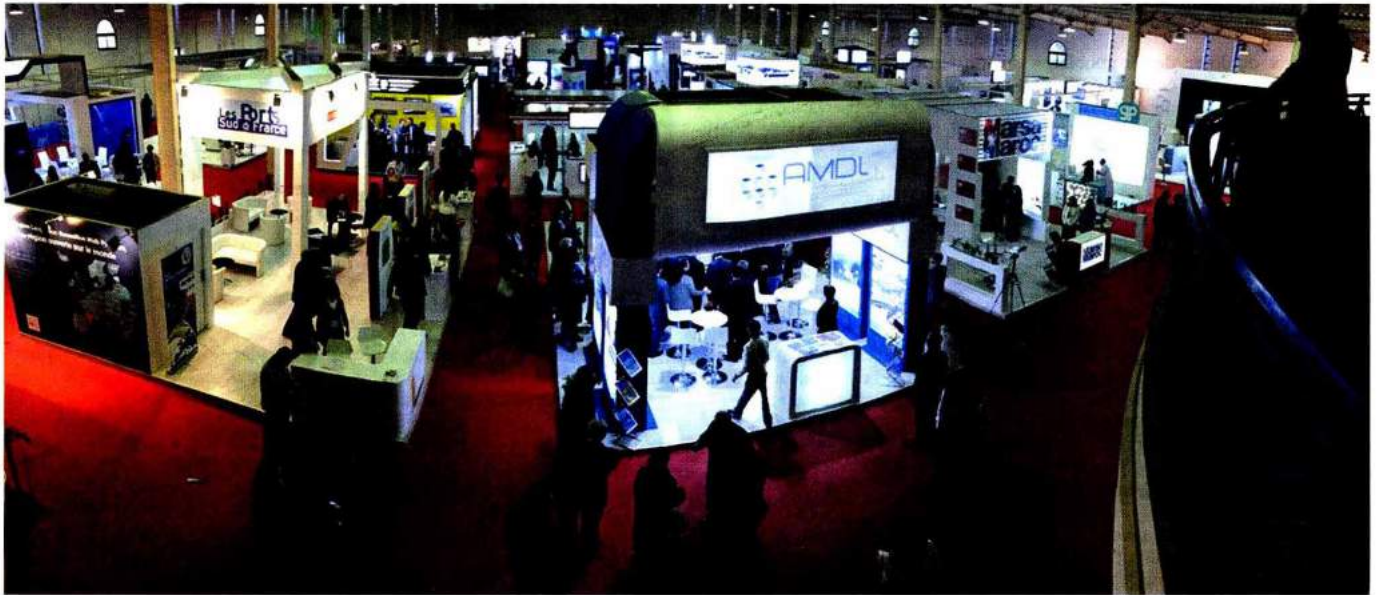
Par ailleurs, en termes de structuration de projets de zones logistiques, l'agence vient de lancer deux études de marché sur 2 nouvelles régions, à savoir l'Oriental et Béni Mellal-Khénifra, en partenariat avec la BEI. Elles devraient concerner la conception des zones, l'étude environnementale et la rentabilité financière ■

Ibtissam Benchanna

Le programme de mise à niveau logistique des PME en est à la signature des conventions avec les parties prenantes.

Événement

Le salon Logismed gagne en maturité



Le Salon des professionnels du transport et de la logistique sera étalé cette année une surface de 10 000 m². Il devrait attirer près de 6 500 visiteurs et 150 exposants nationaux et internationaux. Le programme de cette édition, à l'image des précédentes, est riche en nouveautés.

Organisé par Cohésium, le Salon Logismed se tiendra du 17 au 19 mai à la Foire internationale de Casablanca. Ce changement de lieu permettra non seulement de disposer d'une plus grande superficie d'exposition, mais également d'augmenter le nombre de visiteurs en s'approchant du centre-ville. Placé cette année sous le thème «*Votre logistique, levier d'une rentabilité certaine*», le salon Logismed s'étalera sur 10 000 m² et accueillera près de 6 500 visiteurs professionnels provenant de secteurs variés, comme l'industrie, les services, la distribution, les administrations et les collectivités locales. 150 exposants nationaux et internationaux seront présents et couvriront l'ensemble des métiers transport, logistique et supply chain.

L'offre des exposants sera articulée comme suit : Prestations transport et logistique (41%), équipements de transport et de manutention (23%), technologies de l'information (11%), formation, conseil et services (21%), infrastructures et immobiliers logis-

tiques (4%). «*Elle sera riche en nouveautés high-tech pour développer la compétitivité du transport routier, l'immobilier logistique, les systèmes d'information, les équipements de manutention, de stockage et de déplacement des marchandises...*», ont noté les organisateurs.

Le programme du salon comprend 3 journées thématiques. Ainsi, le mercredi 17 mai sera dédié à la «*Réduction des coûts*», le jeudi 18 mai à «*Amélioration de la trésorerie et de la rentabilité*» et le dernier jour, vendredi 19 mai, à la «*Maîtrise des risques*». «*Le programme scientifique du salon comprend 26 conférences et ateliers, animés par plus de 60 intervenants de haut niveau, répondant aux besoins de l'entreprise marocaine en expertise logistique*», précise Ali Berrada, président du Salon. Ainsi, 4 espaces d'échanges et de débats seront proposés : un espace des conférences plénières, des temps forts d'échanges et de partage d'expériences ; un espace des ateliers experts animés par des consultants et professionnels des secteurs de l'industrie et de la distribution ; un espace des ateliers dédiés à la présentation des produits et services des exposants et enfin un es-

pace multimédia, animé par le groupe Maroc Soir. Sans oublier le service des Business Meetings consacré aux rendez-vous pré-programmés qui cible directement les exposants selon les projets ou les besoins des visiteurs.

Enfin, seront organisés pour la première fois les Trophées de la Green Logistics, portés par l'AMDL dans le cadre des «*Moroccan Logistics Awards*».

Rappelons que le salon a vu le jour en 2005 avec à son actif 11 éditions organisées. Communément appelé Logima autrefois, et cela de 2005 à 2011, c'est un rayonnement national qu'il connaîtra à ses débuts avec 6 éditions. Par la suite, c'est une ambition régionale africaine et méditerranéenne qui sera clairement affichée, avec des perspectives de croissance et de développement aussi bien national qu'interna-

tional. Ce changement sera illustré par le changement d'appellation à Logismed.

«*Toutes ces éditions nous ont permis de créer un mouvement soutenu fédérant l'ensemble des acteurs clés opérant dans le secteur du transport et de la logistique. Un secteur qui se caractérise par son dynamisme et qui prend incontestablement une place très importante dans notre économie. Ce volet apporte des solutions concrètes aux entreprises de toutes les sphères d'activité, leur permettant de gagner en compétitivité et en performance sur les plans stratégique, tactique et opérationnel*», a précisé Ali Berrada.

En 2016, un focus particulier a été fait sur la PME, qui représente plus de 95% du tissu productif national et qui a plus de difficultés que les grandes entreprises à intégrer le monde de la logistique. La précédente édition s'est donc fixée

comme objectif, entre autres, d'aider la PME à mieux développer son potentiel logistique aussi bien sur le plan national qu'international et de faire découvrir à cette catégorie les solutions et les outils logistiques qui lui sont le plus adaptés ■

Kaoutar Guennouni

Seront organisés pour la première fois les Trophées de la Green Logistics, portés par l'AMDL dans le cadre des «Moroccan Logistics Awards».

Infrastructures

Zones logistiques : l'offre se développe progressivement



14 sites correspondant à une superficie de près de 600 m² ont été initiés. Ils portent aussi bien sur des zones logistiques que sur des plateformes industrielles intégrées. Des études de marché et de structuration ont permis d'identifier les 5 premières zones logistiques à développer sur une superficie de 208 ha.

Depuis la mise en œuvre de la stratégie nationale de développement de la logistique, le Maroc a connu une importante évolution de l'offre en surfaces logistiques aménagées, qui totalisent actuellement 550 ha environ au lieu de 80 ha seulement en 2010. Pour rappel, la stratégie nationale 2010-2015 s'est articulée autour de cinq axes dont l'un se rapporte à la mise en place d'un réseau national

intégré de zones logistiques sur une superficie globale de 3 300 ha à l'horizon 2030.

Ce sont 14 sites parmi les 56 retenus qui ont été initiés jusqu'ici. Ils portent soit sur des zones logistiques uniquement, à l'instar de Medhub, Zenata et Mita, soit sur des agropoles et plateformes industrielles intégrées comme le parc industriel AFZ à Kénitra, Agropolis à Meknès, Haliopolis à Agadir, MidParc à Nouacer, TFZ et TAC à Tanger, Tetouan Park à Tétouan... Dans ces zones, l'offre est

composée au minimum d'un terrain aménagé réservé à la logistique, mais aussi de bâtiments logistiques. Ceci a été réalisé grâce essentiellement aux efforts des acteurs publics qui ont contribué à la viabilisation de 87% des surfaces aménagées durant cette période. Notons que la zone logistique de Zénata, le plus grand site programmé dans le cadre de la stratégie nationale avec une superficie à terme de plus de 320 ha, a bénéficié d'une attention particulière en terme de connectivité. En effet, une enveloppe budgétaire de près de 1,3 milliard de DH a été mobilisée pour la réalisation en cours de la liaison

routièrre de la zone avec le port de Casablanca.

Il est vrai que l'offre logistique s'est nettement développée, mais il n'en demeure pas moins que les projets

d'envergure sont peu nombreux faute de demande clairement exprimée. De plus, une partie des besoins reste non satisfaite ou l'est d'une manière non optimisée (projets de petite taille, mal localisés, en dehors des zones planifiées dans certains cas, portés par des acteurs dont l'immobilier logistique n'est pas la vocation tels que les

chargeurs, prestataires logistiques, spéculateurs dans certains cas). De ce fait, une des premières tâches à laquelle

L'offre a été développée grâce essentiellement aux efforts des acteurs publics qui ont contribué à la viabilisation de 87% des surfaces aménagées.

s'est attelée l'AMDL est la définition, pour plusieurs régions, des projets à développer avec une analyse fine de la demande et assurant un équilibre entre réactivité et proactivité. Ainsi, a été défini le projet de 2^e tranche de la zone logistique de Zénata à Casablanca sur près de 100 ha comprenant l'amorce du port sec ainsi que des installations de logistique portuaire.

De même, un ensemble d'études de marché et de structuration a permis d'identifier les 5 premières zones

logistiques à développer dans diverses régions du pays, sur une superficie de 208 ha (Ain-Dalia à Tanger, Ait-Melloul à Agadir, Tamensourt à Marrakech, Aneur à Rabat et Ras-El-Ma à Fès). L'investissement global en aménagement de ces premières zones à développer (600 000 m² couverts environ) s'élève à 1,25 milliard de DH hors foncier, sachant que les travaux hors-site constituent près de 37% du montant global estimé.

En tout cas, ces zones logistiques

à services publics (multi-utilisateurs), comme prévu par la stratégie, devront accueillir divers types de plateformes logistiques (relatives aux flux conteneurs, distribution, agro-commercialisation, matériaux de construction et céréales) et permettre donc de répondre aux besoins réels du marché en matière d'immobilier et de services logistiques.

Ainsi, les composantes fonctionnelles qui peuvent être programmées varient selon chaque région mais

convergent autour de certains types d'offres, à savoir un parc logistique locatif nouvelle génération (classe A double ou mono face), un parc locatif PME/PMI et stockage intermédiaire, de grandes parcelles pour les activités logistiques spécifiques, une plateforme de stockage et gestion de conteneurs, un centre routier et un pôle d'accueil, des services aux personnes et aux entreprises, des services administratifs, des zones sous douane et un centre de formation ■

I.B.

83% de l'assiette foncière prévue dans la stratégie logistique à l'horizon 2030 ont été identifiés

Au moment de la création de l'AMDL, seul le foncier requis dans la région du Grand Casablanca était identifié, soit près de 980 ha sur les 3 300 ha requis pour les besoins à long terme. Depuis, des avancées notables ont été enregistrées mais ont besoin d'être consolidées d'urgence. La déclinaison régionale du réseau national intégré de zones logistiques s'est traduite par l'élaboration de schémas logistiques des régions de Tanger-Tétouan-Al Hoceïma, Rabat-Salé-Kénitra, Fès-Meknès, Souss-Massa, Marrakech-Safi, l'Oriental, Béni Mellal-Khénifra, Dakhla-Oued Ed Dahab, Laâyoune-Saguia El Hamra. Actuellement, près de 2 750 ha d'assiette foncière dédiée aux activités logistiques ont été identifiés, suite à une démarche participative et de concertation avec l'ensemble des acteurs locaux concernés, ce qui équivaut à 83% du schéma national à long terme. Par ailleurs, des travaux ont été menés afin d'intégrer les zones logistiques dans les documents d'urbanisme, notamment dans le Schéma directeur d'aménagement urbain de chacune de ces régions ■

Logistique urbaine

Des actions concrètes à Casablanca en attendant les prochaines villes

Les principaux chantiers concernent de nouveaux emplacements de livraison, une charte de la distribution urbaine, des trucks centers et de nouvelles règles de circulation à Casablanca. 5 à 6 autres villes sont concernées pour un investissement total de 700 millions de dirhams.

Casablanca est la première ville à bénéficier du chantier de restructuration de la logistique urbaine mené par l'Agence marocaine de développement de la logistique, en attendant le début des travaux dans les autres grandes métropoles du pays. En effet, dans le cadre du programme 2016-2021 de la logistique urbaine, il est prévu de couvrir à terme 5 à 6 villes du Royaume. L'investissement total dédié à ce travail titanesque est de 700 millions de dirhams. A Casablanca, le chantier lancé dans le cadre de la deuxième phase de la stratégie logistique de 2010 a mis l'accent sur 4 volets principaux : emplacements de livraison, charte de la distribution urbaine, trucks centers et règles de circulation à Casablanca. Il s'agit d'abord de l'aménagement de 400 aires de stationnement pour les camions de livraison dans les grandes artères de la ville là où le besoin se fait sentir. A noter que certaines aires de stationnement ont été prévues dans le cadre des travaux de réaménagement de certaines artères (avenue des FAR, Abdelkrim El Khattabi...) ainsi que la deuxième ligne de tramway de Casa Transport. Destinées à accueillir les camions de livraison pour une durée maximale de 30 minutes, ils permettront de réduire significativement les stationnements illicites qui restent prépondérants dans la ville. L'étude sur la logistique urbaine, commandi-



tée par l'AMDML et réalisée par Valyans avait évoqué un taux de stationnement illicite de 80%. Cela dit, ces nouvelles aires seront signalées, protégées et soumises à un contrôle pour assurer leur utilisation par qui de droit.

Un truck center dans chaque zone logistique

En outre, une charte de la distribution urbaine est en préparation. Elle vise à éradiquer certaines actions préjudiciables à l'instar du stockage aléatoire. Autre mesure importante, la création de truck centers qui correspondent à des espaces dédiés aux poids lourds (qui incluent parkings sécurisés et services tels que la restauration, les stations service, les mosquées...). Première action concrète en la matière : un truck center de 600 places sur une superficie de 10 ha sera réalisé à Casablanca. Il permettra de desservir le port de la ville et ainsi mieux gérer les flux d'entrée et de sortie du port en privilégiant la prise de RDV. D'autres truck centers d'une superficie de 2 à 5 ha seront développés dans plusieurs endroits. A terme, chaque zone logistique devrait disposer d'un truck center dédié. C'est du moins l'ambition de l'AMDML. Pour rappel, plus de 1 000 ha ont été mobilisés pour les zones logistiques de Casablanca et plus de 1

700 ha ont été identifiés dans les régions de Tanger, Agadir, Fès, Meknès, Marrakech, Rabat, Kénitra et Dakhla.

Par ailleurs, le côté réglementaire ne sera pas omis de l'agenda de l'agence. Le ministère de l'équipement, du transport et de la logistique et l'AMDML se penchent sur l'élargissement du champ d'application de la prime à la casse aux poids lourds d'une capacité de plus de 8 tonnes. Elle était réservée aux camions d'une capacité de 3,5 t.

La circulation des poids lourds pose, elle, encore des problèmes de congestion du trafic routier et de pollution dans les centres urbains. Très souvent, ils doivent pénétrer les villes ou les traverser. Pour alléger l'impact de leur activité, l'AMDML compte permettre aux camions de pénétrer la ville via des axes pratiques. Et ce, durant des créneaux horaires adaptés. Pour ce faire, il est impératif de revoir les règles de circulation de Casablanca. Les mesures seront prises en concertation avec les opérateurs. A noter que ces nouvelles règles

permettront de surcroît à des camions plus lourds de pénétrer la ville en dehors des heures de pointe.

Enfin, le développement des zones logistiques poursuit son chemin. Suite à la livraison de la première tranche de la zone logistique de Zénata développée sur 28 ha par la SNTL, les travaux de la deuxième tranche de cette ZL devraient être lancés incessamment. Mais

l'AMDML espère aussi trouver de nouveaux aménageurs. Après la création de l'aménageur public constitué de la SNTL, l'ONCF et de l'ANP, l'agence espère également impliquer les régions dans ce secteur. Par ailleurs, elle a entamé des négociations avec des groupes internationaux spécialisés dans l'immobilier

logistique. Le marché marocain n'étant pas encore mature, ceux-ci n'envisagent d'investir que dans le moyen à long termes, c'est-à-dire dans les 5 à 10 ans à venir. En attendant, le marché de la logistique croît doucement mais sûrement. Il faudra surtout susciter la demande ■

Wiam Markhouss

Le ministère du transport et l'AMDML se penchent sur l'élargissement du champ d'application de la prime à la casse.

Entretien

«Tous nos bâtiments tournent à plein régime»

La Voie Express dispose de plateformes totalisant une surface de 238 000 m², en propre et sous gestion. Son activité a crû de 30% en 2016 mais la société, à l'instar de toutes les autres, déplore la prolifération des dépôts informels qui pénalisent le développement du secteur. D'où la nécessité d'étendre les missions de l'AMD L à la régulation.

MOHAMMED TALAL, PDG DE LA VOIE EXPRESS



Certains rapportent que l'année 2016 a été particulièrement difficile pour les opérateurs de la logistique. Qu'en est-il pour La Voie Express ?

Ce n'est pas le cas pour nous. 2016 était une bonne année avec un taux de croissance de plus de 30%. Cette évolution a été réalisée grâce à notre stratégie qui mise beaucoup sur la Recherche&Développement, sur l'innovation en terme de produits, sur la compétitivité ainsi que sur l'encadrement. Nous avons en 2016 doublé l'encadrement de nos employés qui totalisent 900 sur tout le Maroc. Ceci permet de créer de la valeur et de réduire le coût de nos prestations. Nous avons également procédé à l'ouverture du capital de notre société au fonds d'investissement Afric Invest qui nous accompagne aussi bien en termes d'expertise que de croissance. A ce titre, nous avons pris une part de 70% du capital de Tex Courrier qui est la 1^{ère} société sénégalaise de logistique.

Sur le haut niveau de la logistique (entrepôts de stockage, préparation de commandes, et toutes les opérations à forte valeur ajoutée), nous avons tourné à plein régime.

Nous avons aussi réussi à accroître notre surface de 20 000 m² pour atteindre actuellement près de 238 000 m² en propre et sous gestion pour le compte de clients de renom comme Cosumar, Carrefour, Imperial Tobacco, Procter&Gamble... Je précise que notre portefeuille est riche de 14 800 clients, toutes catégories confondues, allant de la grosse structure au petit commerce. Par ailleurs, nos dépôts répondent aux normes internationales puisqu'ils sont certifiés ONSSA, ISO 9001 et ISO 14 001.

L'on déplore souvent la cherté du foncier qui dissuade les investisseurs de se lancer dans le secteur de la logistique pour créer des plateformes. Comment votre société réussit-elle à tirer son épingle du jeu ?

Je ne suis pas de cet avis. A mon sens, le problème du foncier a été réglé puisqu'il a été identifié, sécurisé et assaini dans le cadre du contrat programme de l'AMD L.

Les logisticiens professionnels n'accordent que peu d'importance au coût du foncier. Ce qui les intéresse, c'est essentiellement la palette stockée, manipulée et préparée.

2010-2015, notamment dans la région de Casablanca. Je suis convaincu que le foncier n'est pas la grande difficulté, mais plutôt la productivité du bâtiment construit. Certains bâtiments logistiques disposent d'une capacité de stockage d'une demi-palette au mètre carré. Cela est clairement non rentable par rapport à un autre qui dispose d'une capacité de 2 palettes au m². De même pour les niveaux de stockage et donc la hauteur des entrepôts qui doivent être maximisés pour répondre aux besoins des clients. La productivité se mesure aussi à travers le nombre de portes de chargement et de déchargement. Un bâtiment de 5 000 m² avec 2 portes par exemple ne peut réaliser en une journée de travail que 32 chargements/déchargements à raison de 2 opérations toutes les 30 minutes. Ce qui n'est pas du tout productif. A La Voie Express, nous avons créé une filiale dédiée à l'immobilier logistique. Nous avons construit nos plateformes pour nos propres besoins et nos bâtiments sont édifiés sur 13 mètres de hauteur avec 6 niveaux de stockages et 8 portes de chargement/déchargement. Ainsi, au lieu de 32 camions/jour en activité dans l'exemple que je vous ai cité, nous dépassons la centaine d'opérations quotidiennement. En résumé, nous, logisticiens professionnels, n'accordons que peu d'importance au coût du foncier. Ce qui nous intéresse, c'est essentiellement la palette stockée, manipulée et préparée. Je rajoute aussi une chose : un bâtiment bien construit, de telle sorte à maximiser le stockage et les opérations contribue également à augmenter la productivité du personnel.

En parlant de personnel, comment arrivez-vous à dénicher des profils en adéquation avec vos besoins ?

Les profils dans le secteur logistique

sont rares, ou encore en inadéquation avec les besoins du marché et de notre entreprise. Nous avons pris conscience de cette problématique bien avant et avons donc dispensé aux recrues des formations aussi bien en interne qu'en externe. Nous sommes très sensibles à ce volet, surtout que nos clients sont des donneurs d'ordre de grande taille qui exigent certaines prestations, des fois pointues, que ce soit en matière de système d'information ou autres. Ce qui nous amène à former continuellement notre personnel.

■ Mis à part la formation, quelles sont les principales contraintes du métier ?

La principale contrainte du métier reste l'informel. Aujourd'hui, beaucoup d'opérateurs continuent de stocker de manière aléatoire, dans des dépôts informels, pour échapper au fisc, pour fuir la traçabilité de l'activité, ou encore pour éviter de payer les taxes dont la TVA, ce qui leur permet de vendre moins cher sur le marché que les concurrents. Ceci crée une concurrence déloyale envers les opérateurs structurés et organisés qui enregistrent un manque à gagner du fait de l'existence de ces stockages non conformes. Il faut donc encadrer le secteur, à travers la mise en place d'une loi qui donne à l'AMDL un rôle de régulation. Elle devrait non seulement permettre à l'AMDL de constater, mais aussi de réprimander et sanctionner, tout comme l'ONP pour le secteur de la pêche, l'ANRT pour les télécommunications ou autres. Aujourd'hui, aucune entité n'est désignée pour contrôler les opérateurs du secteur. Mettre en place une brigade de contrôle de tout conteneur qui quitte le port pour s'assurer de l'endroit du stockage et de ses conditions serait nécessaire avec tout ce que cela se rapporte comme exigences en matière de disposition de système informatique, de respect de la chaîne de froid, de système de lutte contre les insectes...

■ Comment se déroule cette année pour La Voie Express et quels sont vos projets d'avenir ?

2017 sera une excellente année pour nous. Tous nos bâtiments tournent à plein régime et il est clair qu'à fin 2017 ou début 2018, nous serons à la conquête d'autres surfaces de stockage. Nous sommes également en cours de préparation d'un projet de croissance externe en vue d'intégrer la partie overseas, mais aussi la partie logistique avec de la création de la valeur, notamment pour le secteur agroalimentaire et informatique. A côté, nous misons sur l'Afrique où nous déployons nos projets de développement. D'abord au Sénégal où nous comptons étendre nos partenariats dans les autres villes, à savoir Saint Louis, Touba, Thiès. La cote d'Ivoire est également dans notre viseur. En outre, nous sommes en train de répondre à des appels d'offres internationaux. Après

Nous ambitionnons de devenir, dans un horizon de 3 ans, la 1^{ère} entreprise dans le secteur du transport et de la logistique au Maroc.

avoir remporté un contrat avec la marque vestimentaire «petit bateau», nous attendons pour cet été le résultat d'un appel

d'offres d'un client étranger opérant dans l'électroménager pour une superficie sous gestion de 70 000 m². Par ailleurs, nous prétendons à une certification RSE en 2018, surtout après la signature de la récente convention collective, qui est la 1^{ère} du genre dans le secteur et la 48^e pour La Voie Express. En résumé, nous ambitionnons de devenir dans un horizon de 3 ans, la 1^{ère} entreprise dans le secteur du transport et la logistique au Maroc.

PROPOS RECUEILLIS PAR I.B.

Capital humain

Formation : l'offre s'élargit mais peine à s'adapter à la demande

La dynamique du secteur de la logistique se traduit par une importante création d'emplois et les besoins sont encore importants. L'offre de formation suit la dynamique avec une capacité en constante progression, que ce soit chez le public ou chez le privé. Mais l'inadéquation des profils formés avec les besoins des entreprises pose toujours problème.



En volume, l'offre de formation a presque triplé depuis 2010 pour passer de moins de 2 000 sièges pédagogiques à plus de 7 500.

Le secteur de la logistique recrute en masse! Entre 2010 et 2015, près de 20 000 emplois nets ont été créés, soit une moyenne de 4 000 emplois par an rien que chez les prestataires logistiques, selon l'Agence marocaine de dévelop-

pement de la logistique (AMDL). « Ces chiffres n'incluent pas les emplois logistiques chez les entreprises dont la logistique n'est pas le métier principal. C'est très respectable dans un contexte où de grands secteurs ont perdu jusqu'à 60 000 emplois et avec des hypothèses de croissance beaucoup plus importantes », avance Younés Tazi, DG de l'AMDL. En 2016, l'ANAPEC a pour sa part

inséré environ 400 personnes dans des métiers de la logistique, dont 85% dans des fonctions de stockage, manutention, routage et manœuvre. Le reste concerne des métiers de Responsables logistiques et d'Agents de transit.

Cette performance s'explique par la forte dynamique de croissance que connaît le secteur de la logistique mais également par l'amélioration de l'offre de formation depuis le lancement de la stratégie nationale en 2010. En volume, l'offre a presque triplé entre 2010 et 2015 pour passer de moins de 2 000 sièges pédagogiques à plus de 7 500 actuellement. « Il faut rappeler que le Maroc d'aujourd'hui dispose de pas moins de 120 établissements offrant des formations dans le domaine de la logistique dont 67 établissements privés et 57 publics », précise Rabii El Gomri, Professeur de Supply chain management à l'ISTL. Et de poursuivre : « De nombreuses initiatives ont été entreprises pour étoffer l'offre de formation à l'image de celles de l'Office de la formation professionnelle et de la promotion du travail qui a développé une capacité permettant l'accueil de 3 160 stagiaires dans les métiers du transport et de la logistique en mettant en œuvre plusieurs actions dont celle relative à la création de nouveaux centres dédiés à la formation dans les métiers de la logistique et du transport multimodal ».

Toutefois, le secteur de la logistique pâtit encore de certains maux relatifs au capital humain. En effet, le marché de l'emploi se caractérise toujours par une inadéquation entre l'offre et la demande en termes de profils, en particulier pour les métiers des opérateurs. En ce qui concerne les techniciens spécialisés, il y a plus ou moins un équilibre quantitatif. Pour les managers et cadres par contre, on note un excédent. « Mal-

heureusement, tout le monde s'est focalisé sur les formations supérieures diplômantes type master ou ingénieur, mais le côté terrain a été totalement oublié tels que les caristes d'entrepôts, en industrie, les chargeurs de camions, la gestion des stocks, les matières dange-

reuses... », se désole Driss Herrati, directeur du centre Avenir formation. Tendances confirmées du côté de l'AMDL : « On forme un peu trop en haut de la pyramide et un peu moins

au niveau de la base de la pyramide. En termes d'adéquation avec les besoins des entreprises, c'est une autre paire de manches ; malgré une offre de formation diversifiée, les entreprises continuent de se plaindre de la rareté des profils adaptés à leurs besoins. Cela démontre que bien qu'il y ait des efforts des acteurs de la formation privés ou publics à monter ces formations avec les entreprises, il reste un grand gap», analyse le président de l'AMDL.

Du coup, de plus en plus d'entreprises forment leur propre personnel. On voit ainsi apparaître certaines formations en cours de carrière qualifiante, répondant plus à leurs besoins. En 2016, du côté de l'ANAPEC, plus de 100 personnes ont été formées sur des emplois-métiers logistiques, notamment des opérateurs logistiques et des magasiniers/gestionnaires de stocks, dans le cadre de la formation à la carte et de la formation qualifiante. Le taux d'insertion de la formation à la carte atteint 100%.

Les besoins en formation évoluent

parallèlement à la maturité de la pratique de la logistique au sein des entreprises et leur degré de modernisation. Planifier l'offre de formation en tenant compte des besoins des entreprises reste donc un défi de taille. «Les besoins se sophistiquent et très peu d'entreprises sont capables de prédire leurs besoins par type de profils sur les trois prochaines années. D'ailleurs, ce n'est pas une difficulté propre à la logistique, cela concerne tous les domaines...», note Younes Tazi. La formation est un processus assez long qui ne produit pas des profils instantanément. De quelques mois à quelques années sont nécessaires pour former un bon profil. «C'est pour cela que la plateforme de l'observatoire sur l'éducation et la formation est importante, car ce serait le moyen de mutualiser les besoins de tout le monde et mettre en place des indicateurs qui permettront d'ajuster l'offre de formation, vu qu'on pourra suivre les indicateurs comme le taux d'intégration, les filières les plus demandées... Le système va alors s'auto-réguler. Ce qui finit par ar-

river après quelques promotions. L'idée est d'éviter de perdre des promotions qui ne remplissent pas les besoins des entreprises et former selon les besoins», explique le président de l'AMDL. Cela passera notamment par une uniformisation des métiers de la logistique, notamment. Sa philosophie est de partir des besoins



des entreprises et des compétences requises pour remonter jusqu'à la formation. «Le plan national de formation est en cours d'élaboration. Dans la stratégie nationale intégrée de la logistique de 2010, il y avait déjà un plan nationale de formation. Néanmoins, là, ce sera une actualisation sur la base d'un nouveau référentiel des emplois et métiers dans le secteur, plus détaillé, plus pointu et proche des besoins des entreprises en terme de profils et de métiers», conclut Younes Tazi ■

K.G.

Logistique portuaire

Le secteur portuaire poursuit sa modernisation

La connectivité maritime du Maroc lui permet de s'adjuger une bonne place au classement mondial. Des défis restent néanmoins à relever en matière de coûts portuaires, de définition des métiers, de gouvernance...



Le trafic maritime ne cesse de se développer au Maroc. A fin février (dernières données disponibles), le volume ayant transité à travers les ports marocains s'est établi à 19,3 millions de tonnes, en hausse de 10,7% par rapport à la même période une année auparavant. Cette progression tient compte aussi bien de la bonne orientation du trafic national (près de 14 millions de tonnes, en hausse de 4,1%) que du transbordement qui a affiché une croissance de 32,7%, à 5,3 millions de tonnes. A côté de ces réalisations, bien des efforts ont été entrepris par le Maroc pour

améliorer sa connectivité maritime et relever le niveau de sa compétitivité, surtout que plus de 95% des échanges commerciaux s'effectuent par voie maritime. Parmi ces avancées, on peut citer la dématérialisation des procédures du commerce extérieur, la réforme portuaire, le développement de lignes maritimes régulières, mais aussi et surtout l'amélioration des performances opérationnelles du port Tanger Med...

Si le Maroc peut se targuer d'avoir déployé beaucoup d'efforts pour développer sa connectivité maritime, lui permettant d'être classé à la 17^e place au niveau mondial selon le rapport de la CNUCED en la matière, il n'en demeure pas moins qu'il continue de pâ-

tir de certaines difficultés au niveau de l'organisation, des coûts, des métiers... D'ailleurs, Mohamed Talal, président de la commission logistique à la CGEM, compte initier plusieurs chantiers à cet égard dont l'un est relatif à réalisation d'un bilan de la réforme portuaire de 2006. Elle a donné d'excellents résultats certes, mais qui ont eu peu de répercussions sur l'ensemble des opérateurs. «Tous les bienfaits de la réforme ont été profitables aux agents maritimes qui actuellement peuvent dégager des

marges d'environ 45%. Ce qui est exorbitant compte tenu de la nature de leurs activités», explique M. Talal. Son but alors est de mettre de l'ordre dans le secteur en collaboration avec la Fédération marocaine du transport et l'Association marocaine des freight forwarders, en vue de rendre aux opérateurs ces gains de productivité, amassés par d'autres acteurs.

Ainsi, le travail consiste à réviser le mode de facturation, en évitant aux manutentionnaires des ports de passer par les agents maritimes et de facturer directement les opérateurs. En plus de la régulation du métier d'agent maritime, celui de consignataire de navire devrait l'être tout autant. Les surestaries seront également à l'ordre du jour. En effet, «les prix payés restent assez chers, et des fois indument payés pour un problème qui ne se rapporte ni au propriétaire du navire ni à l'affrètement...», conclut M. Talal.

Par ailleurs, l'Agence nationale des ports (ANP) a annoncé pour cette année le lancement de plusieurs projets structurants, dont notamment la réalisation d'un terminal polyvalent au port d'Agadir pour une enveloppe de 480 MDH, la réalisation de l'ouvrage de raccordement de la composante maritime de la desserte nord du port de Casablanca pour un budget de 180 MDH et l'acquisition d'équipements de sécurité dans les ports.

Concernant la régulation, l'ANP prévoit de renforcer la gouvernance du secteur et ce, à travers l'opérationnalisation de l'Observatoire de la compétitivité des ports marocains ainsi que l'amélioration de la tarification portuaire. Dans ce cadre, l'agence envisage de lancer une étude qui concerne la refonte du système tarifaire

actuel. D'autres chantiers sont prévus également comme le placement de nouvelles infrastructures en cours de réalisation (chantier naval de Casablanca, terminal croisières de Casablanca, terminal gazier de Mohammédia...) et la désignation d'un permissionnaire pour l'exercice de l'activité remorquage au nouveau port de Safi ■ I.B.

La CGEM compte réaliser un bilan de réforme portuaire de 2006 dans le but de mettre de l'ordre dans le secteur.

Extrenalisation

La logistique automobile en pleine expansion



La croissance moyenne de l'activité est de 15 à 20% par an. Les concessionnaires se désengagent de cette activité contraignante malgré un coût des prestations assez élevé.

L'externalisation de la logistique séduit les grandes entreprises, les multinationales mais aussi les concessionnaires automobiles. Si les premiers se déchargent de ce métier complexe pour des raisons de coûts et de qualité de service, les seconds y recourent obligatoirement pour au moins une activité, à savoir le transport maritime. Contrairement aux opérateurs logistiques classiques dont la croissance de l'activité est jugée moyen à cause de la réticence des entreprises, notamment de petite taille, à externaliser cette activité (qui leur impose plus de transparence), la logistique automobile progresse de 15 à 20% par an. A titre d'exemple, Gefco, un opérateur de logistique automobile qui revendique la place de leader avec 70% de part de marché, offre les prestations de transport maritime et d'accomplissement des démarches administratives et douanières au niveau du port, le transfert au site de stockage sur camions porte-voitures, le stockage des véhicules sur le site, les opérations de préparation technique et

esthétique et le transport aux succursales ou concessions. Il se partage le marché avec Marsa Maroc et l'opérateur turc Omsan.

La croissance du secteur est en ligne avec celle des ventes de véhicules qui s'élève à 25% en 2016 par rapport à celles de 2015. L'engouement des concessionnaires pour l'externalisation est lui aussi grandissant. Renault, numéro 1 des ventes automobiles au Maroc avec sa marque éponyme et Dacia, confie à Gefco certains aspects de la logistique automobile de ses véhicules importés et fabriqués à l'usine Renault Tanger, notamment pour le transport routier et la livraison aux concessions. D'autres concessionnaires tels que Sopriam (importateur et distributeur des marques Peugeot et Citroën), CAC (distributeur des marques Volkswagen, Audi, Skoda, Porsche et Bentley) et Auto Nejma (Mercedes-Benz, Ssang-Yong et Mahindra) font également partie du portefeuille clients de l'opérateur français détenu à 25% par le constructeur automobile PSA.

Les importateurs de voitures de luxe sont particulièrement friands des prestations de logistique automobile.

Et pour cause, les services sont d'une qualité jugée irréprochable, d'autant plus que la marge engrangée leur permet de s'offrir les services d'un prestataire externe. Pour rappel, le lavage et la préparation technique du véhicule sont facturés au coût unitaire de 30 dirhams. La préparation mécanique est au prix de 100 dirhams. D'autres importateurs de marques moins prestigieuses tels que Opel, Chevrolet et Kia ont, eux aussi, sauté le pas de la logistique automobile.

Les raisons invoquées : trouver un équilibre entre les services obtenus et les coûts d'une gestion interne parfois embarrassante. A noter que les opérateurs de la logistique offrent également le service de stockage de véhicules grâce à des plateformes détenues en propre, à l'instar des deux détenues par Gefco de 10 ha chacune à Tit-Mellil et Médiouna (avec une capacité de stockage de 11 000 véhicules). Par contre, certains concessionnaires ont préféré maintenir un département de logistique interne. C'est le cas de Scama, distributeur

de la marque Ford, qui a ses propres plateformes à Casablanca et Settat. Il faut dire que l'importateur garde 2 000 véhicules en stock à condition de vendre un millier de voitures/mois. Outre le besoin limité, le coût de stockage est assez élevé pour la marque. Il est compris entre 100 et 150 dirhams/véhicule/mois. Certaines marques asiatiques, telles que Toyota, restent encore réticentes à recourir à pareils services. Les coûts des prestations externalisées pèseront

de tout leur poids sur la marge bénéficiaire du concessionnaire qui doit maintenir des prix accessibles. D'autant plus qu'il doit supporter de droits de douane fixés à 17,5% du prix du véhicule. Dans tous les cas, l'activité de logistique automobile continuera de croître tant que les ventes de voitures poursuivent leur

rythme haussier au Maroc. Au terme du premier trimestre 2017, au total 41 837 véhicules ont été vendus. Ce qui représente 17,6% de croissance par rapport à la même période de l'année dernière ■

W.M.

L'activité de logistique automobile continuera de croître tant que les ventes de voitures poursuivent leur rythme haussier au Maroc.

Excellence

Les Moroccan Logistics Awards reviennent pour une 2^e édition



Chaque année, les trophées MLA récompensent le projet ou l'initiative qui apporte une réelle valeur ajoutée et un développement au secteur de la logistique. Les projets finalistes par catégorie dans le cadre de la deuxième édition ont été annoncés le 3 mai dernier.

L'Agence marocaine de développement de la logistique (AMDL) organise, en collaboration avec les professionnels du secteur et la Confédération générale des entreprises du Maroc (CGEM), la 2^e édition des trophées marocains de la logistique «Moroccan Logistics Awards 2017». Ces derniers sont destinés aux entreprises et aux professionnels dont les pratiques et les solutions novatrices contribuent au développement de l'efficacité et de la durabilité du sec-

teur logistique au Maroc. Le 2 mai 2017, le jury d'évaluation, composé d'experts logistiques reconnus, ont sélectionné trois finalistes pour le prix du projet logistique de l'année et deux pour le projet Green Logistics de l'année.

Une nouveauté pour cette édition : un trophée consacré au meilleur projet Green Logistics.

Les finalistes pour le projet logistique de l'année sont Dolidol pour son projet «Transformation de la chaîne logistique de distribution - la Boucle»,

le duo Groupe Renault & Tuyauto pour son projet «In - Site Synchrone Assemblage lignes d'échappement» de SOMACA et enfin Teledyne avec son projet «Bourse de fret : Agora Logistics». Côté projet Green logistics de l'année, SNTL Supply chain est finaliste grâce à son projet «Smart Eco Truck», à côté de Zenith Pharma et son projet «Mise en place d'une démarche Eco-sourcing».

Les candidatures reçues jusqu'à la date limite du 12 avril proviennent de différentes entreprises et secteurs d'activité notamment des prestataires logistiques, des opérateurs portuaires et aéroportuaires, des fournisseurs de

solutions IT pour la logistique, des chargeurs dans les secteurs automobile, pharmaceutique et grande distribution...

Depuis le lancement du concours le 22 février dernier, une dizaine de dossiers de candidatures ont été reçus pour le prix du projet logistique de l'année et six dossiers pour le projet «Green Logistics» de l'année.

Les finalistes seront amenés à pitcher leurs projets auprès du public lors de la cérémonie de remise des prix qui sera organisée à Casablanca le 18 mai 2017 avant l'annonce des vainqueurs de cette édition.

Rappelons que le Projet «Green Logistics» prime une entreprise ou institution, un projet ayant mis en œuvre l'un des domaines définis dans la Charte marocaine en faveur de la Logistique Verte adoptée lors de la COP 22, à savoir le développement d'infrastructures logistiques durables, l'utilisation de matériel, équipements

et méthodes de gestion des chaînes logistiques dociles à l'environnement, la formation, recherche et développement, etc. Le trophée du meilleur projet logistique de l'année, quant à lui, récompense une entreprise ou une institution ayant développé un nouveau système de transport ou de stockage, qui a apporté une innovation au niveau des fonctions logistiques, une amélioration de la logistique de production ou de la distribution, une amélioration avérée dans l'utilisation des flux d'informations ou de communication de leurs logistiques ou de tout maillon de la supply-chain. Est éligible toute entreprise ou institution de droit marocain, publique ou privée, du secteur de l'industrie, du commerce et des services, porteuse d'un

projet logistique déjà réalisé ou en voie d'implémentation et suffisamment avancé pour pouvoir en évaluer les résultats ■

K.G.

Le Projet «Green Logistics» prime une entreprise ou un projet ayant mis en œuvre l'un des domaines définis dans la Charte marocaine en faveur de la Logistique Verte.