

Transport & logistique : Entretien avec Younes Tazi, Directeur général de l'AMDL

«Il faudrait renforcer le rôle que joue l'AMDL»

Quelles ont été les principales réalisations de l'AMDL au cours de l'année 2015 ?

Comme vous le savez, la mission principale de l'AMDL consiste à coordonner la mise en œuvre de la Stratégie nationale de la logistique entre les différents acteurs. Et 2015 a été l'année de la concrétisation de plusieurs chantiers. L'une des principales réalisations de l'agence réside dans la poursuite du processus d'identification du foncier, lancé en 2014, afin de mettre en place des zones logistiques. A ce jour, 83% des besoins en foncier à long terme ont été déjà couverts. De plus, l'agence est bien préparée au lancement de l'aménagement de plusieurs projets et plate-formes logistiques intégrées dans différentes villes, comme Casablanca (2^e tranche de Zénata), Agadir (Aït Melloul), Fès (Ras El Ma), Marrakech (Tamansourt) et Tanger (Aïn Dalia). Dans ce cadre, la phase finale qui consiste à lancer des appels à manifestation d'intérêt pour placer ces projets auprès d'investisseurs, privés, publics ou mixtes est en préparation. Le challenge que nous voulons relever est de couvrir les régions où le besoin est exprimé en termes d'immobilier logistique.

Parallèlement, l'année 2015 a été marquée par la concrétisation de plusieurs conventions, notamment les contrats d'application signés en 2014. Ainsi, pour la distribution interne, le programme de logistique urbaine de Casablanca est déjà finalisé et les moyens mobilisés. En ce qui concerne l'import-export, un grand effort est mis en œuvre par les acteurs pour faciliter le passage portuaire. Le port de Casablanca par exemple fonctionne 24h/24 en vue d'optimiser le passage des opérateurs. Pour sa part, le volet de la formation dispose de son contrat d'application sur la période 2014-2020. 7300 places ont été ouvertes pour pas moins de 220 filières de la formation logistique. L'objectif est d'assurer une adéquation entre le besoin des entreprises et l'offre de formation.

Un autre point tout aussi important a été préparé l'année écoulée. Il s'agit de la mise à niveau logistique des PME, et ce, afin d'améliorer la pratique de la logistique «in-house» des entreprises, à travers des approches pilotes de solutions pratiques telles que WMS ou TMS...

Par ailleurs, une commission de la normalisation logistique a été mise en place dont le but est d'harmoniser les pratiques dans le secteur. A ce stade, un 1^{er} lot de normes a été adopté de concert avec les professionnels et concerne surtout l'unification de la terminologie logistique utilisée par l'ensemble des opérateurs et la diffusion de certaines bonnes pratiques. Le 2^e lot est déjà en cours de préparation. Il consiste à instaurer un arsenal pratique en matière logistique. Cela tient par exemple à l'immobilier logistique, à la construction des zones logistiques...

Où en sont les contrats d'application relatifs aux flux énergétiques et aux flux agricoles ?

Le travail technique qui incombe à l'AMDL est élaboré il y a plus d'une année et est transmis aux partenaires pour approbation et signature. Cette année, nous devrions nous atteler à accélérer la mise en œuvre de ce chantier. Cela dit, nous ne sommes pas obligés d'attendre la signature de ces contrats pour pouvoir agir sur ces secteurs. Nous continuons de travailler à la mise à niveau logistique de ces 2 volets en attendant l'entrée en vigueur des contrats d'application.

En outre, le secteur de la logistique souffre toujours de l'absence d'un cadre juridique spécifique...

Tout comme le transport, la logistique devrait être couverte par un texte législatif pour que le secteur se développe dans des conditions saines.

Nous sommes en phase de préparation d'un projet de loi dont la première mouture sera finalisée au courant de cette année et introduite ainsi dans le circuit législatif. D'ailleurs, les grandes orientations de ce projet s'articulent, entre autres, autour du développement et de l'installation de zones logistiques, de l'exercice de certaines fonctions logistiques comme les métiers de 3PL et de freight forwarder en vue de faire barrage aux pratiques informelles ou encore la logistique en ville. Il est à préciser que ce projet est préparé en concertation avec toutes les parties prenantes du secteur.

Qu'en est-il du projet de contrat programme entre l'AMDL et l'Etat ?

Compte tenu de la dynamique que connaît le secteur sous l'impulsion d'opérateurs publics et privés, il est plus que jamais nécessaire de fixer les priorités à l'horizon 2020. En ce sens, il faudrait renforcer le rôle que joue l'AMDL dans le secteur ainsi que les moyens, financiers notamment, dont elle doit disposer. Il est ainsi primordial de disposer d'un levier réglementaire pour réussir nos projets actuels qui consistent en l'identification de l'immobilier logistique par exemple. Assurer la connectivité des zones logistiques qui seraient mises en place en termes de routes, chemins de fer..., nécessite également de sécuriser le financement adéquat.

Pour cette année, un budget de 133 MDH a été mobilisé au profit de l'AMD L, réparti entre le fonctionnement et l'investissement. En ce qui concerne l'investissement, 35 MDH sont destinés à la logistique urbaine, 15 MDH à la mise à niveau de la logistique et le reste est affecté à l'achèvement de certaines études telles que la logistique du secteur public... Quoi qu'il en soit, au delà du montant alloué pour tel ou tel chantier, l'adhésion positive et constructive des opérateurs privés reste très importante pour une mise en œuvre réussie de l'ensemble des projets sur lesquels nous nous sommes engagés.

Transport & logistique : Des stratégies accélérées pour une meilleure compétitivité économique

Le transport et la logistique est l'un des secteurs d'activité économique qui a fait le plus parler de lui pendant ces dernières années. Bien que les stratégies adoptées commencent légèrement à donner leurs fruits, dans certains sous-secteurs plus que d'autres, les autorités de tutelle déploient les moyens nécessaires afin d'adopter une vision claire et surtout faisable pour la mise à niveau de ces sous-secteurs.

Une chose est néanmoins sûre, le gouvernement mise sur la concertation entre les opérateurs pour parvenir à une solution qui tient compte des intérêts de toutes les parties. Ceci a eu pour corollaire de retarder la mise en application des réformes. Comme cela a été le cas pour le secteur du transport routier des personnes. En effet, après moult discussions avec les opérateurs, la volonté de substituer le système actuel basé sur l'octroi d'agrèments à un système d'autorisation d'exploitation basé sur un cahier des charges et sur des appels d'offres, l'inscription à un registre spécial de transport..., le ministre de tutelle n'a malheureusement pas réussi à trouver un arrangement avec les transporteurs. Cela va de soi pour le transport des marchandises également. Toutefois, 5 textes d'application ont été élaborés concernant 5 sous-secteurs, à savoir le transport international routier, le transport de matières dangereuses, le transport de matières périssables, le transport portuaire et la messagerie. Ceci donne une lueur d'espoir sur la possibilité de voir les réformes de ce secteur engagées prochainement.

Le bât blesse également au niveau du transport maritime. Plusieurs problèmes menacent la disparition du pavillon national, surtout que les navires se font de plus en plus rares, en raison des difficultés financières dont ils pâtissent depuis plusieurs années (ex :Comarit et Comanav). Sachant qu'une stratégie portuaire a été d'ores et déjà mise en place, prévoyant le triplement du niveau du trafic global par rapport à ce qui est réalisé actuellement, il a paru plus que jamais urgent de déployer le secteur du transport maritime. C'est ainsi que le ministère s'est lancé dans une étude en 3 étapes dont l'objectif est de définir un plan d'action à même de dynamiser ce créneau.

Le transport aérien n'est pas en reste. Il est vrai que le trafic commercial est en amélioration continue d'année en année. Mais il n'empêche que le secteur souffre de certaines insuffisances liées, entre autres, à la saturation de la capacité d'accueil des aéroports et à la concurrence des compagnies étrangères et des compagnies low cost. En vue de combler ces lacunes, le ministre a également œuvré pour la mise en place d'une stratégie dédiée au transport aérien. Parmi ses objectifs, «Ajwae» vise à augmenter la capacité de gestion de l'espace aérien, à créer de l'emploi et, de facto, à renforcer le trafic.

Et c'est en développant ces secteurs que le Maroc pourrait prétendre à une réelle compétitivité économique avec les pays voisins. Mais elle ne peut se matérialiser que si l'infrastructure routière et logistique y passe également. Dans ce cadre, l'offre logistique reste limitée et peu attractive en termes de coût. Pourtant, la demande de zones logistiques est manifestée par nombre d'opérateurs dans différents secteurs d'activité. Un problème qu'il fallait absolument résoudre et sur lequel l'AMD L (Agence marocaine de développement logistique) s'est penchée. Ainsi, plusieurs zones logistiques sont prévues au même titre que des plans logistiques dans certaines villes. De cette manière, le territoire national serait majoritairement couvert. Il est à souligner qu'en cette année, la 2e tranche de la zone logistique de Zénata serait achevée. De même, des appels à manifestation d'intérêt seraient lancés pour des projets d'aménagement de plate-formes logistiques dans d'autres régions du pays. Il faut noter aussi que le dernier conseil de l'AMD L, tenu le 19 janvier, a fait état d'une croissance annuelle moyenne du chiffre d'affaires du marché de la prestation logistique et du transport routier de 5,2% à 21 milliards de DH, entre 2010 et 2014. De même, les entreprises du secteur ont porté leurs investissements à 5,5 milliards de DH, en hausse d'environ 30% par rapport à la période 2005-2009. C'est dire l'importance du secteur.

Reste maintenant à accélérer la mise en place du contrat programme et d'une réglementation adéquate, définissant les droits et obligations de toutes les parties. De ce fait, l'agence assure la préparation en cours d'une feuille de route qui lie à l'Etat, qui consistera à arrêter les objectifs à atteindre et les moyens institutionnels, organisationnels et financiers qui devraient être mobilisés afin d'assurer un portage convenable des différents chantiers.