

## [ LOGISTIQUE ]

ABDELAZIZ RABBAH :

## ACCÉLÉRER LA CADENCE DES RÉALISATIONS

Par : Allal El Maleh

Acteurs publics et privés travaillent de concert pour relever les défis liés à la logistique, levier clé de toute croissance économique durable. Dans cet entretien, Abdelaziz Rabbah, ministre de l'Équipement, du transport et de la logistique apporte les éclairages sur la stratégie définie sans pour autant omettre les contraintes qui freinent le volontarisme ambiant. Nul besoin de rappeler qu'agir sur la chaîne logistique c'est assurer au pays plus de compétitivité.

**PERSPECTIVES MED : QUE POUVEZ-VOUS NOUS DIRE DES REAJUSTEMENTS INTERVENUS AU NIVEAU DE LA STRATEGIE NATIONALE ARRETEE POUR LE DEVELOPPEMENT DE LA LOGISTIQUE ?**

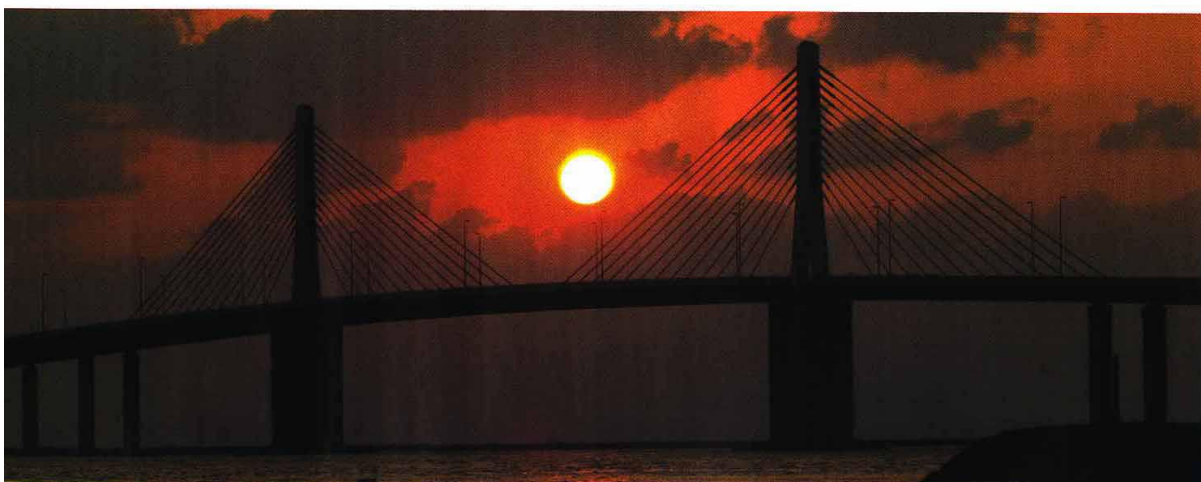
ABDELAZIZ RABBAH : Il faut bien noter que la période ayant suivi l'annonce de la stratégie nationale logistique a été caractérisée par une conjoncture internationale marquée par un ralentissement des économies mondiales. Le secteur de la logistique dans le monde et au Maroc n'en a pas échappé. En effet, cette situation n'a pas favorisé le drainage d'investissement privé dans les infrastructures logistiques, épine dorsale pour le développement du secteur.

C'est pour cela que l'Etat a fait preuve d'un volontarisme approuvé en investissant directement dans la mise en place des premières zones logistiques à l'image de celles de Zenata et de Mita à Casablanca. Dans ce même élan, nous œuvrons à créer un aménageur public spécialisé dans le développement des zones logistiques pour accélérer la cadence de réalisation de projets en cours de structuration dans plusieurs régions à travers des études de marché et de conception. Par ailleurs, l'élaboration de plans

d'actions 2014-2020 relatives à l'amélioration d'un ensemble de supply chain actés en mai 2014 par la signature de plusieurs conventions entre l'Etat et la CGEM a permis d'actualiser et d'adapter certaines mesures au contexte et à la conjoncture actuelle.

**EN QUOI CETTE STRATEGIE POURRAIT-ELLE ETRE INTERPRETEE COMME UNE NOUVELLE FRONTIERE DE DEVELOPPEMENT SOCIO-ECONOMIQUE DURABLE ?**

A.R: La logistique est déterminante pour la compétitivité de nos entreprises, elle est présente dans tout ce que nous consommons. Il faut savoir à ce titre que la part des coûts logistiques dans la chaîne de valeur d'un nombre important de produits pèse lourd sur les dépenses des ménages. Par exemple, le coût logistique représente en moyenne 20% du prix de vente des biens de consommation et 10% des budgets des ménages, il représente 13 % du coût de construction d'un logement. Agir sur ce coût notamment à travers l'implémentation idoine de la stratégie logistique permettrait donc d'augmenter indirectement le pouvoir d'achat de nos concitoyens. Par ailleurs, les mesures d'optimisation des différents flux de marchandises préconisées par cette même stratégie contribueraient à une meilleure





gestion des externalités des opérations logistiques notamment en termes de congestion urbaine et d'émission de CO<sub>2</sub>.

**LA REGIONALISATION A-T-ELLE ÉTÉ PRISE EN COMPTE DANS LA MISE EN ŒUVRE DE CETTE STRATÉGIE NATIONALE POUR GARANTIR AUX ESPACES DÉMUNIS AUJOURD'HUI DE RATTRAPER LE RETARD ?**

A.R: La conception de la stratégie logistique nationale a été faite sur la base d'études économiques se focalisant sur les bassins de production et de consommation en tant que territoires cibles et non sur la base d'un découpage administratif appelé à évoluer notamment à l'occasion de ce projet de régionalisation. Ces études ont permis, entre autres, de définir un schéma national de développement des zones logistiques pour lequel une déclinaison régionale a été arrêtée. Cette logique régionale intègre la dimension de complémentarité entre les différents territoires mais prend surtout en considération leurs besoins réels et leurs perspectives économiques et sociales de développement de telle sorte à assurer une certaine prospérité surtout pour les espaces les plus démunis.

**ON ÉVOQUE SOUVENT LES GAINS CIBLES EN TAUX DE CROISSANCE DU PIB ET LES ÉCONOMIES EN ÉMISSION DE GAZ À EFFET DE SERRE LORSQU'ON PARLE DE LA NOUVELLE STRATÉGIE DÉDIÉE À LA LOGISTIQUE. LES PROJECTIONS SONT-ELLES RÉALISTES ?**

A.R: La stratégie logistique vise l'accélération de la croissance du PIB par l'augmentation de la valeur ajoutée induite par la baisse des coûts logistiques et l'émergence d'un secteur logistique compétitif. Le coût logistique global au Maroc a été évalué au moment de la définition de la stratégie logistique à 20% du PIB, soit un pourcentage deux fois supérieur à celui des pays de l'Union Européenne (10%) et

relativement loin de celui enregistré au niveau des pays d'Europe Centrale et des marchés émergents comme le Mexique, le Brésil et la Chine qui est de l'ordre de 15 %. Les objectifs de la stratégie en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et de faire décroître ce coût logistique global sont ambitieux mais restent à la portée du Maroc au regard des efforts qui ont été déployés en matière de développement des infrastructures et d'amélioration de la qualité des services logistiques offerts par les opérateurs.

**LA FORTE PRESSION SUR LE FONCIER NE RISQUE-T-ELLE PAS DE RÉDUIRE LA VOILURE DE CETTE STRATÉGIE VOLONTARISTE ?**

A.R: Nous sommes conscients que le foncier est l'une des composantes les plus critiques dans le processus de développement des zones logistiques en particulier et l'aboutissement de la stratégie logistique en général. C'est la raison pour laquelle nous avons

identifié dans un premier temps les assiettes foncières adéquates en concertation avec les différents acteurs publics et privés au niveau local tout en veillant dans la mesure du possible à ce que ces terrains soient du domaine privé de l'Etat.

Dans un deuxième temps, une convention cadre a été signée entre le ministère de l'Équipement, du Transport et de la Logistique et le ministère de l'Économie et des Finances ayant pour objet de définir les modalités de partenariat entre les deux ministères, pour la mobilisation de ce foncier.

**QUELS SONT LES CHANTIERS STRUCTURANTS ET INTÈGRES APPELÉS À S'EMBOÏTER POUR GARANTIR LE SUCCÈS DE LA CHAÎNE LOGISTIQUE AINSI DÉPLOYÉE ?**

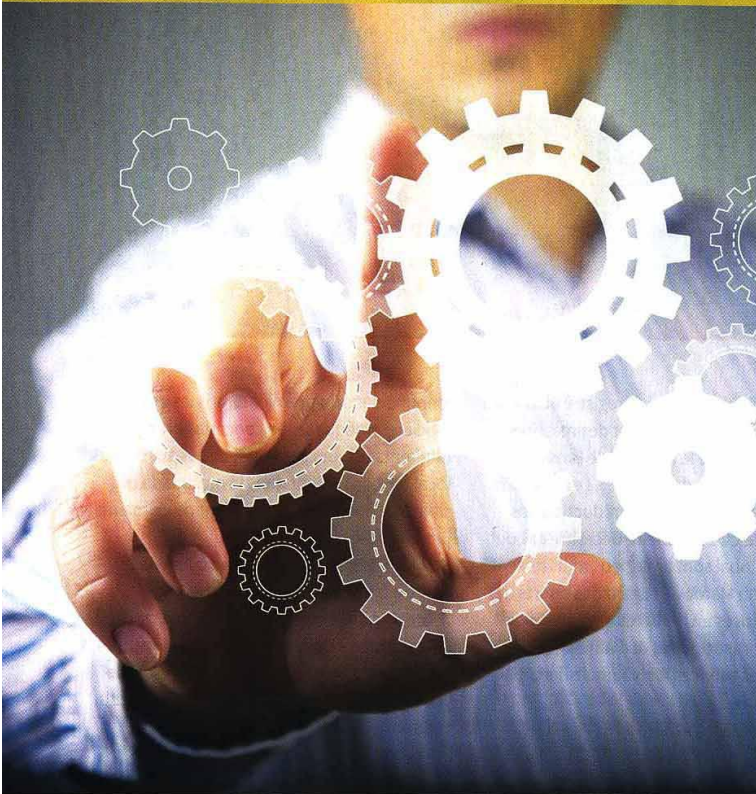
A.R: Le développement d'une réglementation propre au secteur est aujourd'hui un chantier phare qu'il faudra activer et qui permettra de poursuivre la mutation du secteur de la logistique et assurer un développement rapide, cohérent et irréversible du secteur. Cette réglementation est amenée à évoluer de telle sorte à ce que la logistique avec toutes ses composantes soit distinguée de l'activité industrielle et considérée en tant qu'activité à part entière. Ce levier permettra la structuration du secteur, l'amélioration de son environnement et favorisera la concurrence loyale et la transparence.

Le chantier de structuration de la logistique urbaine au Maroc est également primordial notamment pour le déploiement d'espaces et zones logistiques pouvant constituer des alternatives plausibles à un transfert d'activités « nuisibles » à l'intérieur du périmètre urbain dense.

**LES DIVERS ACTEURS PUBLICS INTÉRESSÉS JOUENT-ILS LE JEU POUR RÉUSSIR UN TEL CHALLENGE ?**

LA  
DYNAMIQUE  
VOLONTARISTE  
ASSURE, JUSQU'À  
PRÉSENT, LE  
DÉVELOPPEMENT  
LOGISTIQUE

## LOGISTIQUE



A.R: La stratégie logistique est une stratégie transverse et sa réussite dépend évidemment de l'engagement de tous les acteurs publics et privés intervenant le long de la chaîne de valeurs logistique sur le plan local et national. Le bilan de mise en œuvre de la stratégie est assez positif grâce notamment à l'implication effective de ces acteurs sur plusieurs niveaux. Notre rôle aussi par rapport à cela, est de susciter l'intérêt de nos partenaires quant aux enjeux des différentes problématiques logistiques qui persistent et d'animer un travail de concertation permettant de convenir des démarches à entreprendre de façon participative.

### ET QUE DIRE DE L'ENGOUEMENT DU SECTEUR PRIVE?

A.R: Le secteur privé est un partenaire incontournable dans la concrétisation de la stratégie logistique. Nous avançons à pas sûrs aux côtés de nos partenaires du secteur privé avec qui l'interaction est positive sur plusieurs chantiers. Nous comptons beaucoup sur leur mobilisation dans la mise en œuvre des différents plans d'action découlant de la stratégie logistique.

### QUE POUVEZ-VOUS NOUS DIRE SUR L'ADAPTATION ET LA MISE EN CHANTIER DES INFRASTRUCTURES LIEES AU TRANSPORT ET QUI CONDITIONNENT LE

### SUCCES DE LA STRATEGIE DEDIEE A LA LOGISTIQUE ?

A.R: Effectivement, la stratégie logistique dépend fortement du niveau de développement des différentes infrastructures liées au transport. Conscient de cela, le ministère a œuvré ces dernières années à mettre en place une politique visant à doter le pays d'infrastructures de transport modernes et à opérer des réformes ayant permis la professionnalisation et la mise à niveau des différents modes de transport.

Cette politique a permis de renforcer l'offre d'infrastructures du Maroc avec des plateformes portuaires telles que Tanger-Med et Nador West Med, un réseau ferroviaire connectant ces ports, des aéroports au Hub de Casablanca et dans les régions, et enfin un réseau autoroutier qui connectera en 2018 toutes les villes ayant plus de 400 000 habitants.

### LA LUTTE CONTRE LES MONOPOLES CONDITIONNE-T-ELLE LA RÉUSSITE DE LA STRATEGIE ? OU EN EST-ON AUJOURD'HUI ?

A.R: Je vous rassure que pour le secteur du transport et de la logistique, nous avons la ferme volonté d'abolir toute forme de monopole en poursuivant les différentes réformes ayant permis la libéralisation du transport routier de marchandises et des transports maritime et aérien ainsi que la gestion des terminaux portuaires.

Pour le secteur logistique, l'investissement et l'exercice des activités et prestations logistiques ne sont soumis à aucun monopole ou restriction, et sont libres à l'initiative privée que nous encourageons fermement.

### QUID DES GRANDS CHANTIERS STRUCTURANTS ?

A.R: Une réelle dynamique a été insufflée par le gouvernement pour la mise en œuvre de la stratégie logistique. Plusieurs chantiers ont été amorcés notamment pour le développement des zones logistiques.

A ce titre, le Maroc se dote aujourd'hui de ses premières plateformes logistiques aux standards internationaux développées par des opérateurs publics et surtout privés ce qui a permis par exemple à Casablanca de tripler l'offre en immobilier logistique entre 2009 et 2014 pour atteindre une superficie globale construite et couverte de 700 000 m<sup>2</sup> en 2014. Des avancées importantes ont été également enregistrées en matière d'offres de services logistiques de qualité dans différents domaines développées par des acteurs marocains émergents mais également par des opérateurs internationaux de référence. La facilitation des opérations logistiques import-export, l'accompagnement à la modernisation du commerce traditionnel sur le plan logistique notamment à travers la structuration de la logistique urbaine, l'adéquation entre la demande et l'offre de formation dans les métiers logistiques sont également des chantiers qui sont entrepris en partenariat avec l'ensemble des intervenants concernés. ♦