

# Les documents de L'ECONOMISTE



## Logistique Les moteurs de l'écosystème

- 5,1% du PIB
- 500.000 emplois avec le transport
- 46 milliards de DH de valeur ajoutée

En partenariat avec





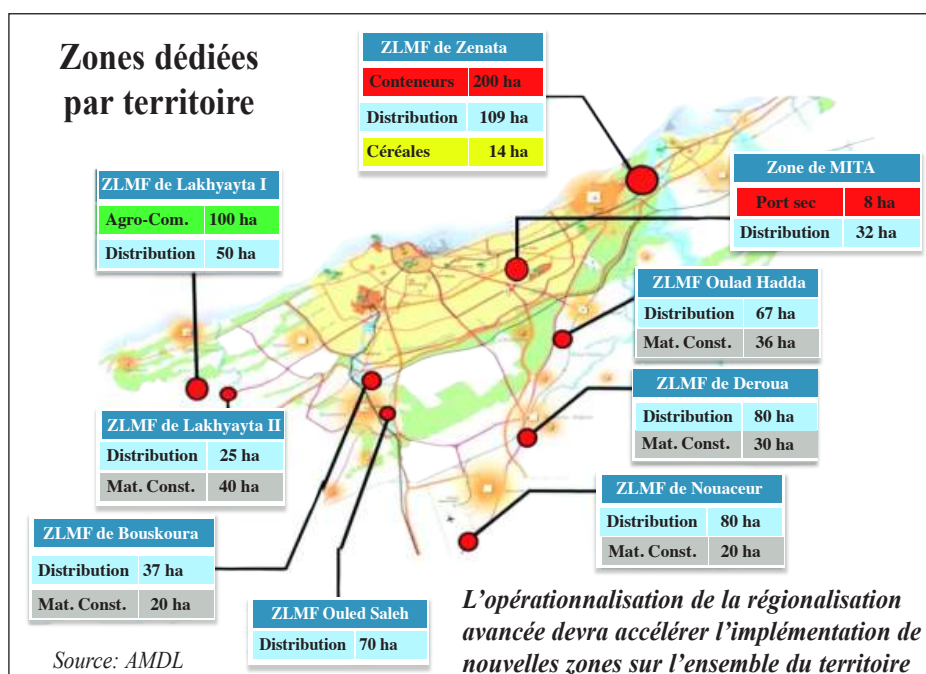
# Les leviers accélérateurs du secteur

■ Il contribue avec 5% au PIB

■ Plus de 500.000 emplois directs et indirects

■ Une soixantaine de métiers gravitent autour de l'activité

LA performance logistique est un indicateur qui renseigne sur la compétitivité économique d'un pays, voire ses capacités d'attractivité des investissements étrangers (IDE). La logistique est également un levier de compétitivité et de développement des PME. C'est aussi l'unique activité à caractère transversal qui concerne l'ensemble des secteurs et des stratégies (Plan d'accélération industrielle, Maroc Vert, Halieutis, offshoring, automobile, aéronautique...) Or, jusque-là, les ministères travaillent en silo et les stratégies se tournent le dos. C'est dire que de



multiples synergies sont encore inexploitées.

Le secteur contribue avec plus de 5% au PIB. En 20 ans, plus de 500.000 emplois directs et indirects ont été créés (dont 25.000 emplois directs). Manuten-

tion, transport, entreposage, stockage, rayonnement, supply chain, formation, consulting... Une soixantaine de métiers gravitent autour de l'écosystème logistique. «Il y a 20 ans, l'activité était quasiment méconnue. Le Maroc avait pris du retard. Généralement, il y avait une confusion entre le transport et la logistique. Entre-temps, le pays a fait des pas de géant... Mais il y a encore des gisements d'amélioration et de compétitivité dans un secteur porteur qui plus est au coeur du business des entreprises», soutient Ali Berrada, président et organisateur du salon Logismed. Il va sans dire que

Maroc, il y a encore des freins d'ordre culturel dans le sens où les entreprises craignent de perdre le contrôle des flux. Du coup, elles préfèrent la discrétion dans un état d'esprit patrimonial. Il y a aussi des freins liés à la maturité logistique et à la maîtrise de la supply chain, à l'optimisation des coûts.

Sur un tout autre registre, le secteur accuse du retard par rapport aux objectifs tels que fixés par la stratégie nationale. L'objectif de départ consistait à réduire le coût logistique de 15 à 20% du PIB dès 2015. La stratégie devait aussi réduire les gaz à effet de serre et toutes les externalités négatives à travers la limitation des nuisances (réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, décongestion des routes et villes, développement durable...). L'objectif de départ consistait à réduire de 35% les émissions de CO<sub>2</sub>. Pour mieux apprécier les enjeux de la stratégie (initiée au départ par Karim Ghellab), il s'impose d'en rappeler les principaux objectifs. L'ambition était d'enclencher une réelle compétitivité ainsi que l'amélioration des indicateurs de performance pour optimiser les échanges commerciaux et l'attractivité des IDE. Le secteur est appelé à réduire les coûts liés aux flux de marchandises, aussi bien des intrants que des produits à l'export. Il fallait donc créer un demi-point de PIB par an (soit 15 à 20 milliards de DH par an). Si tout s'est passé comme prévu, la logistique devrait

Un partenaire de confiance dans un monde en mouvement

NOS SAVOIR-FAIRE RASSEMBLÉS AUTOUR D'UNE MARQUE UNIQUE

**BOLLORE**  
TRANSPORT & LOGISTICS

[bollore-transport-logistics.com](http://bollore-transport-logistics.com)

## Logismed

C'EST dans ce contexte précis que se tient la 8e édition du salon international du transport et de la logistique pour l'Afrique et la Méditerranée. L'événement regroupe 150 exposants (nationaux et étrangers), qui couvrent l'ensemble des métiers de la chaîne logistique. Plus de 150.000 visiteurs sont attendus à la foire de Casablanca (du 9 au 11 avril). Un visitorat professionnel issu de l'industrie, du commerce, de la distribution, des services, de l'administration publique, des collectivités locales... «Nous ne sommes pas dans un salon commercial au sens classique du terme. Nous ne sommes pas là pour vendre du mètre carré. C'est plutôt une édition qui vient apporter une réelle valeur ajoutée et surtout des solutions à l'entreprise et au secteur», fait valoir Ali Berrada, président. L'événement vient promouvoir les atouts de la logistique, les opérateurs, les acteurs, mais aussi saisir des opportunités à l'international ou encore benchmarker avec les best-practices. □

les atouts sont multiples, mais les challenges le sont tout autant, sinon plus. Tout le défi consiste à remplir les entrepôts, amortir les capacités installées, massifier voire développer de nouvelles capacités. Jusque-là, pratiquement 85% de la clientèle est composée d'entreprises étrangères ou de filiales de multinationales. Et pour cause, l'externalisation reste jusque-là le maillon faible de l'entreprise marocaine. Or, le développement du secteur est tributaire de la capacité des entreprises à externaliser. D'ailleurs, le taux d'externalisation figure désormais parmi les indicateurs de compétitivité d'un pays. Au

créer aujourd'hui au moins 2,5 points de PIB en plus. Or, valeur aujourd'hui, une seule zone (Zenata qui s'étend sur 80 ha) a été réalisée. Ce retard sur l'attribution de nouvelles zones est tributaire de l'implémentation de la régionalisation avancée. Par ailleurs, la massification, l'un des principaux enjeux de la stratégie, devra attirer les flux entre régions très bien reliées. Tout le défi consiste à mettre en place cette infrastructure qui va convaincre les PME de l'intérêt de louer un espace ainsi que les services intégrés. □

A.R.



# Comment renverser la vapeur

## ■ Les fondamentaux de la stratégie nationale

## ■ Le bilan d'étape des capacités développées jusque-là

**M**ÊME si le secteur est encore loin des objectifs fixés au départ, les enjeux de la stratégie sont multiples et à caractère transversal. Les fondamentaux reposent sur la réduction des coûts, l'accélération de la croissance du PIB, la contribution du secteur au développement durable et à la réduction des nuisances... L'objectif de la stratégie consiste à réduire le coût de 15 à 20% du PIB dès 2015 à travers une gestion optimisée, sécurisée et massifiée des flux de marchandises.

Sur l'accélération du PIB, la stratégie parie sur l'augmentation de la valeur ajoutée induite par la baisse des coûts, notamment à travers l'émergence d'un secteur compétitif avec des acteurs intégrés et des plateformes de services performantes (3 à 5 points de plus sur le PIB dans un horizon de 5 ans). La logistique est également attendue

sur la réduction (de 35%) des émissions de CO2 induites par le transport routier de marchandises ainsi que la décongestion des villes et des routes. La stratégie s'articule autour de 5 axes majeurs avec des feuilles

montée en compétence par la biais de plans de formation.

Sur le registre de la gouvernance, l'AMDL a un rôle stratégique de pilotage. L'Agence marocaine de développement de

acteur incontournable dans la gouvernance, l'Observatoire de la compétitivité.

Pour l'heure, le bilan d'étape des zones développées renseigne sur les capacités logistiques mises en place à Casablanca, Tanger et les régions abritant des P2I. Sur Casablanca, la première phase de Zenata est finalisée. Développée par la SNTL, cette zone s'étend sur 28 ha. S'ensuit la 1re phase de la zone Mita. Elle est développée sur 12 ha par l'ONCF. A Tanger, le site Med Hub, qui s'étend sur 30 ha, a été développé par TMSA. D'autres régions sont en train de connaître la même dynamique, notamment via des parties aménagées au sein de P2I à Kénitra, Oujda, Agadir... Les zones aménagées totalisent 245 ha. Que ce soit les zones de Zenata, Mita, Med Hub, Tanger Automotive City, Tétouan Parc ou encore la Technopôle d'Oujda... ce sont essentiellement les aménageurs publics qui portent le développement des sites. En revanche, sur la composante immobilier logistique, c'est plutôt le privé qui domine. La ventilation des surfaces aménagées par type de développeur fait que 74% reviennent au privé. Le reste (26%) est assuré par le public. □

A.R.

### Mise à niveau

**P**OUR accélérer la cadence et massifier les flux, il va falloir faire intégrer le tissu des PME (95% des entreprises). Or, jusque-là, une PME ne peut pas se permettre le luxe de louer un entrepôt de 6.000 m2. C'est dire qu'il y a un potentiel à compartimenter l'offre en plusieurs lots. Dans le même esprit, l'AMDL a mis en place un programme de mise à niveau destiné aux PME. Ce qui passe par un accompagnement technique et financier sur plusieurs volets. L'enjeu étant de rehausser le niveau des pratiques au sein de la PME, voire les aligner aux standards internationaux. Il est aussi question de faire émerger une offre de services adaptée aux besoins des PME. □

de route établies pour chacun des axes et à différents horizons: une gouvernance adaptée, le développement de zones dédiées (sur une superficie de 3.300 ha à l'horizon 2030), l'émergence d'acteurs performants (via la mise à niveau des entreprises et la sophistication de la demande) ou encore l'optimisation des flux de marchandises (à travers des initiatives pour rationaliser et structurer les supply chain). S'y ajoute la

la logistique prend en charge la planification, la structuration et la promotion des projets de zones dédiées. Elle assure aussi la coordination et d'amélioration des différentes chaînes, l'animation du secteur. Elle veille également sur le cadre réglementaire et normatif. L'AMDL a aussi pour mission d'assurer la veille stratégique et technologique en plus du développement des compétences dans les différents métiers. Autre





**FORGES DE BAZAS**

**LEADER EN SOLUTION DE MANUTENTION**



- Chariots élévateurs marque toyota
- Chariots de magasinage marque bt
- Nacelles élévatrices

- La location des engins de manutention à travers sa filiale proxam
- Pièces de rechange
- Service après vente






**TOYOTA**  
EQUIPEMENT INDUSTRIEL



**SIÈGE :**  
Route zenatas, lotissement polygone, quartier ain sebaa - lots 13, 14 & 15, 20250 - Casablanca  
Tel : 0522 669 850 (L.G) - Fax : 0522 356 058 - Email : contact@forgesdebazas.com

**AGENCE TANGER :**  
Adresse : Zone industrielle GZENAYA Lotissement 211 BOUKHALEF  
Tel : 0539401376







# Dislog perce malgré une conjoncture difficile

## ■ Baisse de l'activité distribution durant les 2 premiers mois de 2019

## ■ Le débrayage des grossistes et des détaillants a impacté le business

## ■ Une reprise amorcée durant le mois de mars

L'année 2019 a démarré sur les chapeaux de roues pour Dislog. Le groupe s'est lancé dans une profonde réorganisation, orchestrée par son président-fondateur Moncef Belkhaty. Du coup, Dislog n'est aujourd'hui qu'un maillon dans une chaîne intégrée, composée de 5 pôles (distribution, industrie, plateformes logistiques, e-commerce et médias). Le tout sous la houlette de H&S Invest Holding. Le volet gestion d'actifs immobiliers et services logistiques est géré par BLS, l'une des 16 filiales du groupe. Dislog continue toutefois à gérer tout ce qui est distribution et logistique, sur une superficie globale de 100.000 m<sup>2</sup> et 18 entrepôts à travers le Royaume (soit 60.000 positions palettes).

L'entreprise tire donc son épingle du jeu, malgré une conjoncture difficile, marquée par le boycott de plusieurs marques en 2018 et surtout durant les 2 premiers

mois de l'année en cours. En effet, le débrayage des détaillants et des grossistes (en réaction à la généralisation de l'identifiant commun de l'entreprise ou l'ICE) a fortement impacté le business. Les quelques 1.500 grossistes et 100.000 détaillants sont les clients finaux de l'entreprise aux côtés de la distribution moderne (avec Marjane, Acima, Carrefour...).

«Heureusement qu'une reprise s'est amorcée au mois de mars qu'on espère durable pour le reste de l'année», soutient Mehdi Bouamrani, DG du groupe. Les prochaines Assises du commerce et de la fiscalité (prévues en avril et mai prochain) donneront à coup sûr plus de visibilité sur l'avenir du secteur de la distribution

En attendant, Dislog continue d'étoffer son portefeuille clientèle. La marque Fine (papier hygiénique, mouchoirs...) vient de rejoindre le rang de partenaires comme P&G, JDE (cafés Samar, Carte Noire, Jacob's) ainsi que des marques internationales à l'instar d'Ariel, Pampers, Head & Shoulders, Coty, Gillette, Ace, Duracell, Snickers, Kellogg's, Pringles, Delonghi, Kenwood, Samsung, Nivea, Wella, Koleson... ou encore des marques marocaines (Aïcha, Dari)... «Les meilleures performances sont enregistrées sur Pringles dont le business a triplé depuis 2017», précise Bouamrani. Au lieu d'offrir de simples espaces de stockage, Dislog va au-delà en proposant à ses partenaires une solution complète de bout en bout (from plant to

consumer), du port ou de l'usine jusqu'au consommateur final.

Parallèlement, les marques propres du groupe continuent leur percée sur le marché.

### Chiffres-clés

- 5 sites industriels
- 300 millions de DH d'investissements
- 10.000 m<sup>2</sup> de surface industrielle
- 30 produits
- 5 marques propres
- 3 millions d'unités co-packées par an
- Une flotte de 600 véhicules
- 70.000 points de vente couverts
- 1.500 emplois
- Premier distributeur des produits FMCG (1) au Maroc
- 5.000 visites magasins/jour
- 3.000 factures/jour

(1) fast-moving consumer goods

C'est le cas de Myaz et Selman, 2 nouvelles marques de thé lancées en 2017. Sur le rayon biscuiterie, Dislog vient de lancer de nouvelles gaufrettes, baptisées Freska en partenariat avec l'égyptien Edita. Le groupe s'est aussi lancé, avec un parte-

naire tunisien, dans la production de l'huile d'olive (sous les marques Terra Delicia et Moorish). Dislog investira aussi le marché des détergents (pâte de savon). Son usine est actuellement en construction à Berrechid.

Par ailleurs, H&S Invest holding, actionnaire du groupe Dislog, vient d'annoncer une profonde réorganisation (cf. édition du 3 avril 2019). La holding, qui gère près de 3 milliards de DH de flux financiers, s'organise désormais autour de 5 pôles. Il s'agit de la distribution, l'industrie, la gestion des plateformes logistiques, l'e-commerce et les médias. Chaque pôle sera doté de sa propre direction générale. Cette autonomie managériale sera doublée d'une autonomie financière via la recapitalisation des filiales. H&S Invest holding a connu une croissance à deux chiffres sur les 12 dernières années. Le groupe revendique un total de 1.600 employés et 3 milliards de DH de chiffre d'affaires annuel.

Autre actualité, le groupe Belkhaty lance sa nouvelle vision dénommée «Cap 2025». Cette feuille de route devra permettre de réaliser un chiffre d'affaires global de 6 milliards de DH et un ebitda annuel consolidé de 300 millions de DH. Pour y arriver, le top management compte investir fortement en ressources humaines avec le recrutement de 100 cadres sur les 700 recrutements prévus dans les 18 mois. □

A.E.

## Automobile: Timar renforce son expertise métier

### ■ Rapprochement stratégique avec le groupe Log's

### ■ Prise de participation à hauteur de 65% dans le capital de la filiale tangéroise

TIMAR est en passe de devenir le partenaire logistique privilégié des grands groupes internationaux, notamment dans le secteur de l'automobile. Le groupe a officialisé, le 22 mars, un accord de partenariat avec le groupe Log's, un des leaders français de la logistique. «La très forte notoriété du groupe Log's conjuguée à la nôtre permettra à Timar Tanger Méditerranée (TTM) de déployer sa stratégie. En associant notre savoir-faire, TTM bénéficie à la fois de l'expertise en logistique de distribution, mais aussi industrielle de Log's et de la connaissance du Maroc et de l'Afrique doublée d'une expertise de transitaire international pour TTM», fait valoir Olivier Puech, PDG du groupe Timar.

Créée en 2011, TTM réalise des prestations logistiques (réception de flux et réexpédition nationale et internationale) pour des groupes internationaux ainsi que pour des fournisseurs livrant l'usine de Renault Tanger. Le partenariat se traduira dans un premier temps par une prise de participation à hauteur de 65% de Log's dans le capital de Timar Tanger Méditerranée (TTM), sa filiale opérant dans la zone franche de Tanger. L'opération sera réalisée au cours de ce premier semestre par augmentation de capital pour 59,25% et rachat de parts pour 5,75%. Toutefois, les deux groupes continuent à discuter pour étendre leur accord sur l'ensemble du territoire marocain et africain. Ces discussions devraient aboutir avant la fin de l'année 2019 à la création d'une filiale commune pour développer l'activité logistique sur l'ensemble du Royaume. L'opération amène ainsi Log's à acquérir trois entrepôts sur les zones portuaires de Tanger Med et dans la Free Trade Zone de Tanger, l'ensemble employant une cinquantaine de personnes. L'investissement permet au français d'effectuer une synergie com-



Détenue jusqu'alors à 100% par le groupe Timar, TTM entre dans le giron du français Log's (Ph.T.M)

merciale et métier tout en bénéficiant du dynamisme du continent. Un dynamisme qui devrait perdurer avec un doublement de la capacité portuaire opérationnel en 2019, l'arrivée récente de la LGV et l'ouverture,

dans quelques semaines, de l'usine PSA (Peugeot Citroën) de Kénitra.

Aujourd'hui, TTM revendique une notoriété lui permettant d'accompagner de grands opérateurs notamment dans l'industrie automobile ou souhaitant installer leur hub pour l'Afrique à Tanger Med. L'entreprise exploite plus de 7.000 m<sup>2</sup> d'entrepôts en zone off-shore et réalise un chiffre d'affaires de 27 millions de DH. Quant au groupe Timar, il emploie près de 500 personnes, exploite des entrepôts de plus de 25.000 m<sup>2</sup>. Il a réalisé un chiffre d'affaires consolidé de près de 470 millions de DH en 2018. Timar compte plusieurs références parmi lesquelles l'ONEE, l'usine Siemens Gamesa pour laquelle le spécialiste des solutions de transit a assuré le transport de pales éoliennes. Dans le cadre de projets hors normes, Timar met en place des équipes dédiées. Qu'il s'agisse de transfert d'usine, de transport de matières dangereuses ou encore d'expédition de matériels hors gabarit, grâce notamment à sa filiale dédiée Canet Levage. □

M.Ko.



# PLATEFORME PORTUAIRE ET LOGISTIQUE DE RANG MONDIAL



Tanger Med est une plateforme portuaire et logistique de rang mondial. Ses capacités exceptionnelles de 9 millions de conteneurs, 7 millions de passagers, 700 000 camions TIR et l'export de 1 million de véhicules font de lui le premier port en Afrique et en Méditerranée.

Tanger Med possède une localisation stratégique sur le Déroit de Gibraltar, 2<sup>ème</sup> point de passage du commerce mondial, à la croisée des routes maritimes majeures. Il constitue ainsi un hub naturel de référence pour les flux logistiques mondiaux reliant l'Asie, l'Europe, les Amériques et l'Afrique.





# «46 milliards de DH générés

Nommé DG de l'Agence marocaine de développement de la logistique (AMDL), il y a un an jour pour jour, Mohammed Yousfi fait le point sur les réalisations de la stratégie logistique. Selon lui, le Maroc, qui ne comptait en 2010 que quelques dizaines d'hectares aménagés de plateformes logistiques modernes, totalise aujourd'hui près de 600 ha aménagés à Casablanca, Tanger et ailleurs. La valeur ajoutée globale générée par les activités de la logistique s'élève en 2017 à près de 46 milliards de DH, soit une contribution à hauteur de 5,1% de PIB.

- **L'Economiste: Quel bilan dressez-vous de l'implémentation de la stratégie logistique tracée en 2010?**

- **Mohammed Yousfi:** Du côté de l'immobilier logistique, l'on note une évolution de la surface logistique aménagée et de l'offre en immobilier logistique moderne prêt à l'emploi grâce aux importants investissements effectués par les opérateurs publics et privés. Le Maroc, qui ne comptait en 2010 que quelques dizaines d'hectares aménagés de plateformes logistiques modernes, totalise aujourd'hui près de 600 ha aménagés à Casablanca, Tanger et dans plusieurs régions accueillant les plateformes industrielles intégrées. Par ailleurs, un travail considérable a été mené pour assurer une large syndication des acteurs intervenant dans la mise en œuvre de la stratégie nationale. Le Maroc dispose désormais d'un ensemble de plans d'actions sectoriels sur la période 2014-2020 pour le développement de la formation et l'amélioration des principales chaînes logistiques (import/export, distribution interne, matériaux de construction...), actés par la signature de conventions spécifiques associant toutes les parties prenantes publiques et privées.

- **Quelles sont les principales mesures du plan d'action?**

- En matière de chaîne logistique import-export, le Maroc a entrepris plu-



«On ne peut que se féliciter de la confiance que des leaders mondiaux de différents secteurs ont témoignée au Maroc en s'y implantant, ce qui ne fait qu'attester de son positionnement confirmé en tant que l'une des économies les plus attractives pour les investissements dirigés vers le continent africain», souligne Mohammed Yousfi, DG de l'AMDL (Ph. AMDL)

## PME Logis

**PILOTÉ** par l'AMDL, le programme PME Logis cible aussi bien les opérateurs logistiques que les chargeurs-donneurs d'ordre. Il offre aux PME plusieurs possibilités d'accompagnement technique et financier notamment en matière de diagnostic de la fonction logistique au sein de l'entreprise, de déploiement de projets d'externalisation, de développement systèmes d'information ainsi qu'en matière de certifications et de formations dans les métiers qui gravitent autour.

Ce programme vise à rehausser le niveau des pratiques logistiques au sein des PME en vue de leur alignement avec les meilleurs standards et normes, à faire émerger une offre de services performante adaptée aux besoins des acteurs économiques et à renforcer les compétences logistiques au sein de la PME. Le déploiement effectif de ce programme a démarré en octobre 2018 et à date d'aujourd'hui, plus de 140 PME en bénéficient avec un montant de 23 millions de DH qui a été engagé pour leur mise à niveau (sur un budget global de 63,5 millions de DH). Ce chiffre est amené à doubler durant l'exercice 2019, compte tenu de la tendance enregistrée au cours du 1er trimestre. □

sieurs actions d'amélioration des services au niveau des ports marocains notamment à travers la réalisation d'une zone dédiée export au port de TangerMed, l'harmonisation des horaires de travail au niveau des ports marocains avec le passage en mode 3 shifts (24/24h) et l'opérationnalisation du guichet unique PortNet.

Concernant la chaîne de distribution interne, le chantier de la mise à niveau de la logistique urbaine a été engagé vu son importance vitale pour le développement de la compétitivité logistique du pays globalement mais aussi pour le développement économique, la qualité de vie, l'accessibilité et l'attrait des communes urbaines. Principale clés de réussite du développement de la logistique au Maroc, la composante ressources humaines a aussi largement été considérée dans le cadre de la stratégie nationale à travers la signature d'un contrat d'application pour la période 2014-2020 relatif au développement de la formation et des compétences. Quant à la mise en œuvre de ce contrat, le ministère de l'Équipement, à travers l'AMDL, a fait converger l'ensemble des parties prenantes autour d'un plan de formation répondant aux besoins identifiés par une étude sectorielle spécifique au secteur. Cette étude a également permis l'élaboration de différents guides RH et fiches référentiels emplois/métiers et emplois/compétences (REM/REC) propres au secteur. Sachant que 86% des besoins prévisionnels de formation du secteur relevés par ladite étude pour la période 2020-2024 concernent la formation professionnelle.

- **Une valeur ajoutée de 45 milliards de DH et 5% du PIB en 2016... Est-ce suffisant par rapport aux objectifs de départ?**

- La valeur ajoutée globale générée par les activités de la logistique, en combinant à la fois les opérations réalisées par les prestataires logistiques et leurs effets indirects d'une part, et les opérations réalisées in-house d'autre part, s'élève en 2017 à près de 46 milliards de DH,

## ■ PortNet: Comment transcender les lacunes de la Data

«Environnement de guichet unique intelligent: Comblent les lacunes en matière de maturité des données et de capacités digitales». Tel est le thème de la 5e édition de la Conférence annuelle du Guichet unique, qui traitera des enjeux de la maturité digitale et de la valorisation des données pour le développement d'une chaîne de valeur de commerce intégrée et inclusive, via des Guichets uniques performants, agiles et hautement sécurisés.

L'évènement connaîtra la participation d'organisations internationales et portera les points de vue d'intervenants de différents horizons. Il s'intéressera particulièrement au rôle des plateformes communautaires et des guichets uniques dans l'amélioration de l'efficacité de la supply chain, de la compétitivité des pays et de leur aptitude à s'approprier les nouvelles tendances technologiques en s'appuyant notamment sur l'intelligence collaborative. La Conférence annuelle du Guichet unique réunira une

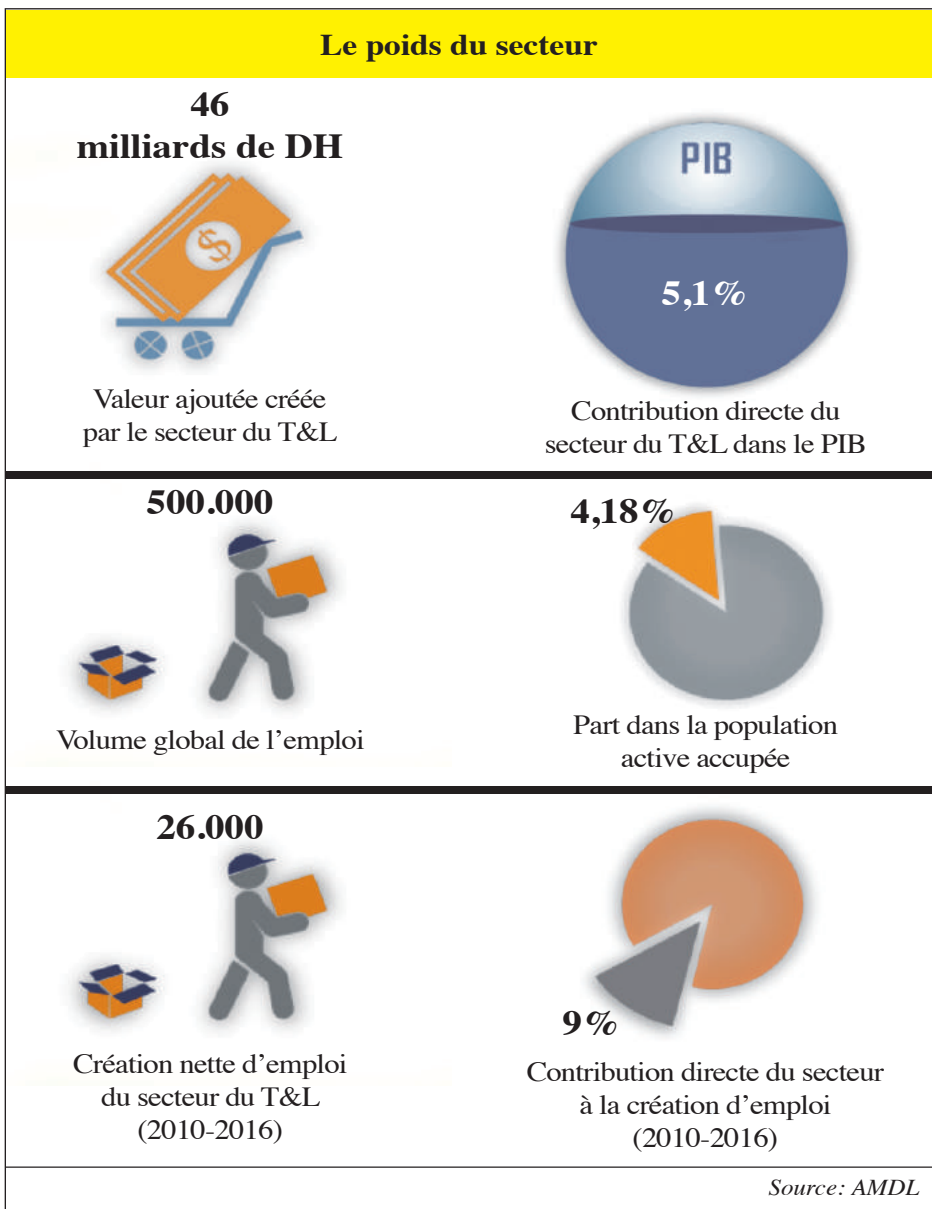
panoplie de représentants d'administrations et d'institutions publiques et privées, autour de thématiques en relation avec l'innovation collaborative, l'environnement des affaires, la logistique et la supply chain internationale. Plus de 1.000 participants sont attendus à Casablanca du 9 au 11 avril.

## ■ Les émissions du fret routier

Le ministère de l'Équipement, du Transport, de la Logistique et de l'Eau (METLE) passe à la loupe les facteurs d'émission spécifiques au secteur du fret routier. A ce titre, le département ministériel a procédé au lancement, le jeudi 14 mars dernier, à Rabat, d'un travail de recherche visant l'estimation des facteurs d'émission spécifiques au secteur et l'adaptation de la méthode de calcul de ses émissions de gaz à effet de serre (GES). Ces travaux interviennent dans la mise en œuvre du Projet GEF-Transport visant à intégrer le changement climatique dans la stratégie nationale de développement de la compétitivité logistique et dans la mise en œuvre des plateformes logistiques. □



## entre 2010 et 2017»



soit une contribution à hauteur de 5,1% de PIB. Il faut bien noter que l'évolution qu'a connue la valeur ajoutée dégagée par le marché de la prestation logistique ces dernières années a fortement contribué à satisfaire les objectifs de départ dans la mesure où le secteur a pu créer plus de 26.000 emplois nets directs durant la période 2010-2017, soit une part de 9% de l'ensemble des créations d'emplois au niveau national. Ceci dit, en prenant comme référence les mêmes indicateurs pour des pays avancés, une marge importante de développement se dégage et demeure tributaire d'une mutualisation des efforts de l'ensemble des intervenants au niveau national.

**- L'un des grands défis aujourd'hui est la capacité à remplir les entrepôts. Quels sont les gisements de développement?**

- Au Maroc, les opérateurs économiques avaient plus tendance à internaliser la fonction logistique, y compris l'entrepôt. En effet, de nombreuses entreprises ont choisi de développer leurs propres unités de stockage au lieu d'utiliser des installations gérées par les opérateurs et professionnels. Cela explique

le faible taux d'externalisation des activités d'entrepôt qui affecte dans certaines régions le taux de remplissage des installations logistiques. Ce handicap se trouve aussi accentué par l'inadéquation entre l'offre existante en immobilier logistique et la demande des opérateurs économiques, en termes de surfaces, de services, de flexibilité et de connectivité. Dans ce cadre, l'AMDL a initié des actions de sensibilisation à l'externalisation des activités logistiques auprès des associations professionnelles sectorielles des chargeurs dans différentes régions pour promouvoir les bénéfices de l'externalisation des activités logistiques, améliorer la prise de conscience des entreprises et encourager les bonnes pratiques.

**- L'arrivée de nouveaux opérateurs dans des secteurs, comme l'automobile, l'aéronautique ou le retail, devrait insuffler une nouvelle dynamique...**

- On ne peut que se féliciter de la confiance que des leaders mondiaux de différents secteurs ont témoignée au Maroc en s'y implantant. Ce qui confirme son positionnement en tant que l'une des économies les plus attractives pour les investissements dirigés vers le continent afri-

caïn. L'attractivité de ces investissements a été possible parce que le Royaume s'est doté d'un ensemble de stratégies économiques sectorielles productives et d'écosystèmes créateurs de valeurs ajoutées et de richesse pour renforcer son intégration dans les chaînes de valeur mondiales. La logistique, qui est un support majeur de ces écosystèmes connaîtra certainement la même dynamique enregistrée par ces différentes stratégies sectorielles.

**- Qu'en est-il du projet de création de zones logistiques dédiées au développement local?**

- Les récentes études de marché, pilotées par l'AMDL, ont fait ressortir un ensemble de besoins à court et moyen terme exprimés par les principaux acteurs économiques de chaque région, confirmant ainsi l'opportunité de développer le foncier logistique. L'analyse de ces besoins a permis d'arrêter des schémas logistiques cibles pour chaque région étudiée ainsi qu'une

planification de développement progressif, en ligne avec l'évolution de la demande.

Après les différents contacts que nous avons eus avec les professionnels, nous sommes très optimistes quant au remplissage des zones dont les projets ont été structurés suite à une série d'études qui confirment le potentiel et l'opportunité de leur développement. Sous l'impulsion du ministère de l'Équipement, la structuration des premiers projets de zones logistiques est bien avancée dans les régions de Fès-Meknès et de Souss-Massa qui réunissent des conditions favorables au développement d'un immobilier logistique moderne et répondant aux standards internationaux. En effet, l'AMDL a intensifié ses efforts afin d'amorcer le développement de premières tranches de zones logistiques s'étalant sur des superficies de 45 hectares au sud d'Aït Melloul et de 32 hectares sur le site de Ras El Ma près de Fès. □

Propos recueillis par Aziza EL AFFAS



**Préventica**

**LE CONGRÈS / SALON INTERNATIONAL DE LA PRÉVENTION DES RISQUES**

**11-12-13 AVRIL 2019**

**OFEC DE CASABLANCA**

● MALVEILLANCE ● INCENDIE ●  
● RISQUES MAJEURS ● SANTÉ AU TRAVAIL ●

PARTENAIRES GOLD: HIKVISION, CROIER Maroc, تامين الوفاء Wafa Assurance

PARRAINAGES OFFICIELS: MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE, DE L'INVESTISSEMENT, DU COMMERCE ET DE L'ÉCONOMIE NUMÉRIQUE; MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DU TRANSPORT, DE LA LOGISTIQUE ET DE L'EAU; MINISTÈRE DE LA SANTÉ; MINISTÈRE DE L'ÉNERGIE, DES MINES ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE; MINISTÈRE DU TRAVAIL ET DE L'INSERTION PROFESSIONNELLE

PARTENAIRES SILVER: BOSCH, NewMatic, CDVI, FLIR

PARTENAIRES INSTITUTIONNELS: OCP, ONCF, OMB, CCI, etc.

Badge gratuit sur [www.preventica.ma](http://www.preventica.ma)

# ONCF: Le fret ferroviaire dopé par l'automobile

■ **Renault Tanger, PSA Kénitra... Les flux sur rails s'intensifient en 2019**

■ **Des gares fret et des plateformes intégrées**

«**L**E train est l'avenir du fret». On parle aujourd'hui d'offre globale avec toutes les solutions offertes aux entreprises, comme la logistique, et construites autour de la colonne vertébrale qu'est le train, analyse Guillaume Pépy, PDG de la SNCF lors d'une visite au Maroc. «Lorsqu'on lance une ligne à grande vitesse, on libère de la capacité sur les autres voies. Cette capacité libérée peut être utilisée pour le trafic de marchandises, par exemple», explique Pépy la veille du lancement de la LGV au Maroc.

Industrie, agriculture, énergie, matériel de construction, automobile... Ce sont là les secteurs phares qui font appel aux services de la logistique ferroviaire au Maroc. Et c'est l'automobile qui arrive en pole position. L'implantation de Renault à Tanger, suivie de PSA à Kénitra, ou encore le développement des infrastructures portuaires (Tanger Med)... sont autant d'opportunités qui s'offrent au dé-

veloppement de la logistique ferroviaire. L'industrie automobile recèle de multiples opportunités pour l'ONCF. Le développement des infrastructures portuaires de Tanger Med a ouvert une nouvelle porte sur la Méditerranée, point de passage stratégique. La mise en service par l'ONCF

et les volumes de ses véhicules, dont l'essentiel est orienté à l'export. L'ONCF a aussi développé une plateforme logistique au niveau de Casablanca (Zone Mita), où il apporte de nouveaux services pour une clientèle d'entreprises spécialisées dans l'automobile. Ainsi, Renault achemine

le transport et la logistique de l'usine de Kénitra. L'ONCF a également déployé des infrastructures de gares fret installées dans des zones industrielles et des plateformes logistiques. Elles sont construites sur un important foncier, au niveau des principaux centres économiques, notamment à Casablanca, Fès et Marrakech. «Nous adossons également des entrepôts, afin de faciliter la gestion logistique des marchandises, pour mieux répondre aux besoins croissants de nos partenaires et clients. Mita est notre première plateforme opérationnelle à Casablanca. Des ports secs sont d'ores et déjà prêts à Marrakech et à Fès. D'autres suivront dans d'autres villes...», explique Mohamed Rabie Khlie, DG. Pour l'ONCF, le mode de transport ferroviaire ne doit plus être considéré isolément. L'avenir est à l'intégration. L'idée est de «ne plus raisonner en maillons de transport isolés ou en silo, mais en chaîne de logistique globale et intégrée».

Pour une meilleure mobilité, il faut veiller aussi à ce que les aéroports, les ports... soient desservis par rail de manière à optimiser l'ensemble de la chaîne. C'est dire que le ferroviaire est un choix pour le long terme qui s'opère comme le noyau d'un système. □

A.R.

## Plateforme Mita

**M**ITA, la première née des plateformes multimodales de l'ONCF, a vu le jour en 2008, à Ain Sebaâ, à 6 kilomètres du port de Casablanca. La plateforme accueille un port sec régi sous douane, relié au réseau ferroviaire et équipé d'un système de sécurité très efficace. La plateforme comporte également des entrepôts, dans lesquels sont stockées les marchandises en attente d'être livrées, un parc de conteneurs déjà dédouanés au port et des conteneurs vides pour les compagnies maritimes. L'ONCF offre également des services à l'export: les produits sont dédouanés au port sec, puis expédiés vers les ports maritimes. Mita est une zone d'activités logistiques ultramoderne. Un système de gestion d'entrepôts très performant «Warehouse Management System» contrôle le circuit des marchandises dans le monde entier. La plateforme accueille également un hub messagerie, exploité par une filiale de l'ONCF, Carré, qui assure le transport routier, complémentaire au rail, et la distribution des marchandises. □

de la ligne ferroviaire Tanger-Port Tanger Med a incité Renault à s'implanter sur cette ligne, en 2012, à 30 kilomètres du port de Tanger Med. Pour le constructeur automobile, ce maillon ferroviaire aura été déterminant dans la chaîne de produc-

aujourd'hui les voitures qu'il fabrique ou qu'il importe d'Europe vers Mita, où elles sont stockées et préparées avant leur mise en vente. Fort de cette expérience, l'ONCF a signé en 2015 un contrat avec le groupe automobile français PSA, en vue d'assurer

## RAM Cargo: Maillage aérien sur l'Afrique

■ **Un réseau de 44 destinations dans le continent**

■ **32.000 tonnes de fret transportées en 2017**

**L**E fret aérien est au cœur de l'activité logistique. La gestion efficace des flux aériens est désormais un indicateur de performance et de compétitivité de la logistique à l'échelle d'un pays. La logistique aérienne a le mérite de renforcer la fiabilité dans un souci de ponctualité, de sécurité et de traçabilité des flux. Elle permet aussi de mieux contrôler les échanges avec les différentes régions. Pour optimiser la chaîne logistique jusqu'à l'avion, l'infrastructure doit permettre une meilleure connectivité de bout en bout. Ce qui passe par des routes, des flottes, des installations et entrepôts à proximité des aéroports en plus de terminaux dédiés au fret, des plateformes... Le transport de marchandises d'aéroport à aéroport est stratégique pour un certain nombre d'activités voire de produits sensibles (médicaments, produits périssables, produits



*Forte du programme Tout Cargo régulier, RAM Cargo a lancé un service charter qui a déjà réalisé de multiples opérations de frètement en Europe, Afrique et Amérique du Nord (Ph. RAM)*

précieux, frais...). En Afrique, le trafic du fret aérien dans les aéroports ne représente que 2,5% du total mondial. Autrement dit, l'activité recèle d'énormes gisements de croissance. D'ailleurs, Royal Air Maroc nourrit de fortes ambitions sur le fret à l'échelle du continent. La compagnie permet de relier l'Afrique à l'Europe de manière régulière. Elle dessert Francfort, Bruxelles, Bamako, Abidjan, Libreville, Douala en rotations hebdomadaires. Elle

dessert également Nouakchott toutes les deux semaines. Le reste du continent n'est pas en reste, puisque le réseau mixte de RAM couvre 44 destinations africaines. Cette large couverture permet à l'activité Cargo de se renforcer d'année en année, notamment sur les destinations desservies par les gros porteurs, à l'instar des Etats-Unis, Canada...

Sur les vols tout Cargo, la stratégie commerciale de RAM sur l'Afrique

consiste à lancer des destinations pouvant être desservies en 767 freighter. Compte tenu de leur potentiel, la priorité est donnée à Abidjan et à Bamako, suivies de Libreville et Douala. Aujourd'hui, le challenge réside plus dans le démarchage commercial d'exportateurs à même de contribuer à la consolidation des flux Sud-Nord. Sur les vols passagers de la compagnie qui transportent également du fret, les capacités en soute sont importantes surtout lorsque les vols sont opérés via des gros porteurs. Dans certains cas, les capacités en soute peuvent atteindre jusqu'à 8 tonnes par vol.

Royal Air Maroc Cargo a transporté en 2017 plus de 32.000 tonnes de fret, soit une progression de quelque 25% en volume par rapport à 2016. Le nouvel appareil B767 Freighter (mis en service en juillet 2018) dispose d'une capacité de 45 tonnes, entièrement dédiée au transport du fret. Ce freighter vient renforcer la capacité de la flotte RAM, composée de 56 appareils, dont 11 gros porteurs. Autre nouveauté, la compagnie a lancé son produit Cargo Outsize dédié au transport des expéditions hors gabarit. □

A.R.