

Grand angle

Plan logistique national

L'OCDE tire la sonnette d'alarme

● Le besoin d'un cadre juridique dédié et d'une meilleure implication du privé et de l'ONCF sont relevés dans une étude fraîchement publiée. Les droits de préemption et remembrement pour venir à bout de la problématique du foncier sont préconisés.



Cinq ans sont passés depuis le lancement de la stratégie logistique marocaine et les résultats sont toujours timides pour ne pas dire en deça des attentes. Le privé qui ne suit pas, les banques qui restent frileuses par manque de visibilité et de garantie, externalisation absente, problème de foncier... la liste est longue. Nous sommes encore très loin de l'objectif fixé à savoir baisser le poids de la logistique de 5% de PIB et partant alléger le chiffre d'affaires des entreprises de ce fardeau devenu trop pesant. Transport, transit et entreposage plombent toujours les résultats des entreprises pour leur cherté. Tâter le pouls des différents intervenants dans le secteur de la logistique, tel est l'objectif de l'étude de l'OCDE, lancée dans le cadre du

programme de soutien à la sécurité des investissements dans la région de la Méditerranée (ISMED). À la demande de l'Agence marocaine de développement de la logistique (AMD), les entretiens menés avec les parties prenantes ont donné lieu à une première présentation hier à Rabat. Les résultats finaux n'étant pas encore disponibles. Mais d'ores et déjà, les éléments dévoilés par Bernard Bizet, expert-consultant du programme ISMED, sont révélateurs. Lors de ses contacts avec la CGEM, Bizet est sorti avec le constat que 90% de la demande potentielle formelle est représentée par des groupes nationaux qui actuellement n'externalisent pas. Voilà qui donne une idée sur l'étendue du déficit de la politique logistique qui n'arrive pas à convaincre

les entreprises de lâcher du lest. C'est la raison pour laquelle aussi l'informel reste omniprésent avec tous ses désagréments à telle enseigne que l'expert de l'ISMED propose de faire évoluer la coexistence entre la logistique moderne et celle traditionnelle.

L'étude s'est basée sur une approche par intervenant qui a montré, par exemple, qu'en dépit du fait que l'ONCF soit associé au plan logistique, il ne vend pas son foncier ni le concède via un bail à long terme. Ce qui fait dire à Bizet qu'il s'agit-là d'un exemple de l'acteur fort qui reste fermé sur lui-même. À propos du foncier, l'étude propose d'utiliser le régime de l'association foncière urbaine pour remembrer les parcelles en réunissant les propriétaires désireux de vendre. Bizet a évoqué aussi le rôle que doivent jouer la Direction du domaine de l'État ou encore la Direction générale de l'urbanisme, de l'architecture et de l'aménagement du territoire qui ne sont pas aujourd'hui intégrées pleinement dans la politique logistique. À plus forte raison que cette dernière délivre les permis de construire indispensables à la mise en place des zones logistiques. L'on remarque aussi un faible recours au droit de préemption (action d'acheter d'avance) par manque de moyens financiers. Quant aux banques, l'on ne s'en

● ● ●
Les coûts élevés du transport et de l'entreposage continuent de plomber les résultats des entreprises.

Une grande zone logistique à Oulad Hadda en projet

Le projet qui est en cours de lancement sur le site d'Oulad Hadda (840 ha) aboutira à la plus grande zone industrielle et logistique du Maroc. Il doit satisfaire des contraintes simultanées. La zone est située dans un espace rural qui n'est pas relié à un système de réseaux, alors que la charge de la viabilisation des infrastructures de la zone revient, par la loi, à la commune rurale. Par ailleurs, son plan d'aménagement n'est pas approuvé. Mais des activités industrielles et logistiques sont déjà sur place et ont bénéficié de dérogations. Une étude a été lancée pour un appel d'offres et l'ouverture des plis est proche. Reste à arrêter le montage de l'opération, le coût de la viabilisation et le montage juridique et financier pour permettre aux propriétaires et industriels de participer aux viabilisations. Ceci sachant que 95% du foncier appartient à des propriétaires privés, et non à l'État.

doutera pas, elles sont très prudentes. Selon Bizet, leurs interventions arrivent principalement sur un terrain aménagé et pas avant. Autre recommandation importante : identifier le terme «logistique» en différenciation de celui «industriel». L'absence de reconnaissance juridique et administrative spéciale de l'activité logistique, et son assimilation avec l'activité industrielle, pose problème dans l'élaboration des documents d'urbanisme. Proposition est donc faite de mettre en place un dispositif réglementaire dédié avec un aspect coercitif de répression des infractions. L'étude recommande aussi de renforcer l'autorité de l'AMD et développer la concertation dès le début avec la CGEM.

PAR MOSTAFA BENTAK
m.bentak@leseco.ma

Indice de performance logistique : le rôle de Tanger Med

Grâce à Tanger Med, le Maroc a été propulsé en 2012 à la 62^e place, mieux que l'Égypte, la Tunisie, l'Algérie et la Libye, au classement de la Banque mondiale. En 2014, le Maroc ne figure pas dans le classement, mais la Méditerranée reste encore à la marge. Cet écart entre les pays du Nord et ceux du Sud de la mare nostrum dans le domaine, persiste en raison de la complexité des réformes liées à la logistique. Aujourd'hui, les critères qui rentrent dans la qualification de la supply chain commencent déjà par le rendement des services douaniers, la qualité de l'infrastructure commerciale et de transports connexes, la facilité d'organisation des expéditions à des prix concurrentiels, la traçabilité et la fréquence avec laquelle les expéditions arrivent aux destinataires dans les délais prévus.