

PIB/Coût logistique.

Le ratio n'a pas bougé d'un iota

Les calculs réalisés par l'AMDL et l'Observatoire marocain de la compétitivité logistique en 2018 montrent que le coût logistique est actuellement estimé à 19,2 % du PIB, alors que l'objectif de départ était de le réduire de 20 à 15% en 2015.

Yassine Saber

y.saber@leseco.ma

3.300 ha de zones logistiques à l'horizon 2030 avec l'objectif de ramener le poids des coûts logistiques en 2015 à hauteur de 15% du PIB. Ce sont là les principaux enjeux de la stratégie nationale de développement de la compétitivité logistique, actée en avril 2010 à travers la signature d'un contrat-programme sur la période 2010-2015. «Les calculs faits avec l'Observatoire marocain de la compétitivité logistique au titre de l'année 2018 font ressortir un taux de 19,2%. De ce fait, le Maroc n'a pas évolué sur le plan de la compétitivité logistique puisqu'il devait déjà réduire son coût logistique de 15 à 20% du PIB dès 2015», explique Mohammed Yousfi, DG de l'Agence marocaine de développement de la logistique (AMDL), dans le cadre d'une journée d'information consacrée, jeudi dernier à Agadir, à la présentation de la première zone logistique d'Aït Melloul, dans la région Souss-Massa. La réduction de 0,8% enregistrée jusqu'à présent a été réalisée, selon l'AMDL, grâce à des actions transverses en faveur du secteur de la logistique.

Retard de mise en œuvre de la stratégie

À cet égard, en raison du retard qui a marqué la mise en œuvre de la stratégie logistique, notamment la mobilisation du foncier et d'autres facteurs, le secteur n'est pas arrivé à réaliser les objectifs tracés par la stratégie nationale, en l'occurrence la réduction du coût logistique de 15 à 20% du PIB. Par conséquent, le coût logistique est deux fois supérieur, au Maroc, à celui des pays de l'Union européenne (10%). Au-delà des contrats d'application pour le développement des plateformes logistiques au



niveau régional, d'autres relatifs à l'amélioration des chaînes logistiques entre l'État et le secteur privé ont été programmés, notamment pour les flux des produits énergétiques, les produits agricoles, la distribution nationale, les matériaux de construction et les flux relatifs à l'import et l'export.

Un seuil de rendement acceptable

«Pour le moment, trois contrats d'application ont été signés, notamment ceux afférents à la distribution, à l'import-export et aux matériaux de construction. En revanche, les contrats d'application n'ont pas encore été signés pour les flux énergétiques et les produits agricoles», souligne le DG de l'AMDL. Et d'ajouter que, «contrairement aux autres projets où le taux de rentabilité interne (TRI) peut être élevé, pour les logis-

tiques, l'AMDL cherche un TRI économique qui fixé au maximum à 4%». En effet, le résultat émanant du benchmark international effectué par l'AMDL fait ressortir que l'amorçage des zones logistiques à l'international est réalisé en premier lieu par un aménageur public (qui peut supporter un TRI bas), permettant ainsi de drainer des investissements privés en leur assurant des seuils de rendement acceptables.

Des plans de formation sectorielle

En ce qui concerne le contrat spécial dédié à la formation qui a déjà été signé, sa mise en œuvre est en cours d'élaboration, selon l'AMDL. «Nous sommes ressortis avec des plans de formation sectorielle et une définition de l'ensemble des métiers de la logistique», explique le DG de l'AMDL. À cet égard, une vingtaine de métiers couvrant les niveaux dirigeants ont été identifiés. Par ailleurs, les zones logistiques développées jusqu'à présent dans le cadre de la stratégie nationale se limitent à la zone de Zenata, d'une superficie de 28 ha (1^{re} tranche). Outre cette zone, les projets de zone logistique en cours de développement sont ceux d'Aït Melloul (45 ha) et de Ras El Ma à Fès (37 ha). ●



Le coût logistique est deux fois supérieur, au Maroc, à celui des pays de l'Union européenne (10%).