



STRATÉGIE NATIONALE DE DÉVELOPPEMENT DE LA COMPÉTITIVITÉ LOGISTIQUE

Sommaire

Introduction	1
Nouvelle stratégie logistique	3
1. Objectifs et impacts généraux de la nouvelle stratégie	4
2. Axes de la stratégie	4
AXE1 : Développement d'un réseau national de zones logistiques multi-flux (ZLMF)	5
1. Plateformes conteneurs	6
2. Plateformes de distribution et de sous-traitance logistique	8
3. Plateformes d'agro-commercialisation	10
4. Plateformes céréalières	11
5. Plateformes des matériaux de construction	13
AXE 2 : Optimisation des flux de marchandises	16
1. Céréales	16
2. Flux énergétiques	18
3. Distribution nationale	20
4. Flux agricoles domestiques	22
5. Matériaux de construction	24
6. Flux import / export	26
7. Flux du textile et de l'artisanat	26
8. Biens industriels	28
9. Produits agricoles d'exportation	29

10. Mesures transversales d'appui aux flux import / export	30
11. Conteneurs import / export	31
12. Exploitation des capacités des conteneurs à vide pour l'export	33

AXE 3 : Développement du tissu d'acteurs du secteur logistique 34

1. Restructuration des acteurs de transport routier de marchandises	35
2. Emergence d'opérateurs intégrés dans le secteur de la logistique	36
3. Mise à niveau des donneurs d'ordres	37

AXE 4 : Développement des compétences à travers un plan national de formation dans les métiers de la logistique 38

1. Formations pré-embauche	39
2. Formations post-embauche	41

AXE 5 : Gouvernance de la mise en oeuvre de la stratégie 42

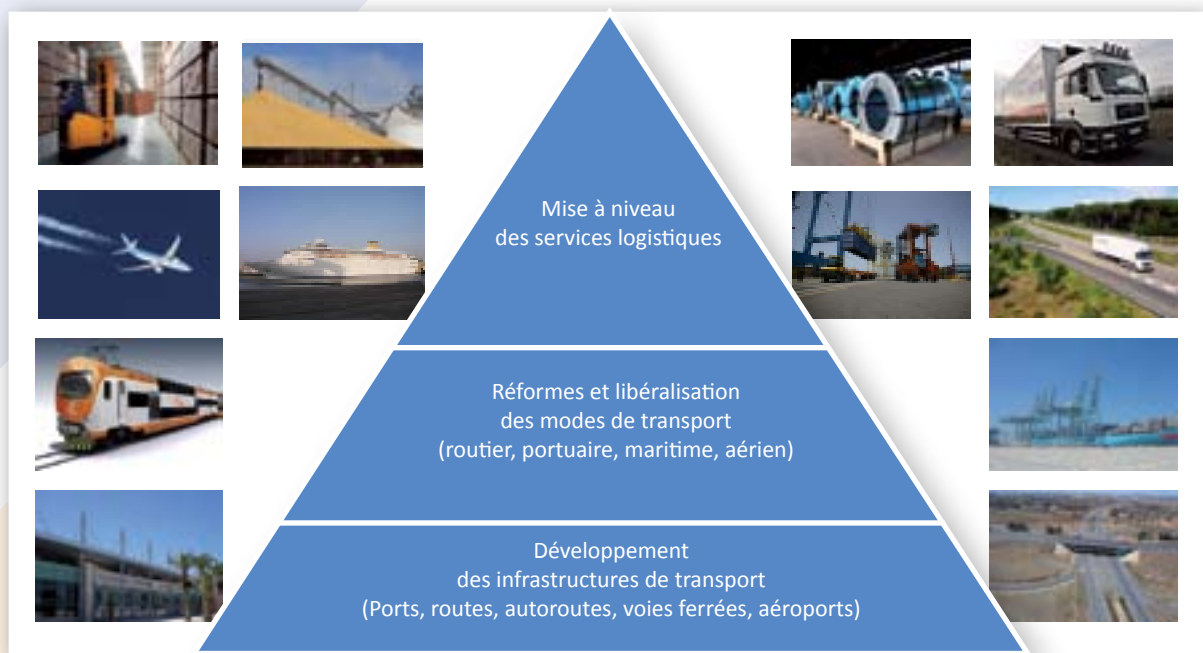
1. Agence Marocaine pour le Développement de la Logistique et Observatoire de la compétitivité logistique	42
2. Pilotage et suivi du plan d'action de la nouvelle stratégie logistique	43

INTRODUCTION

Parmi les principaux objectifs du programme gouvernemental 2008-2012, figure la consolidation d'une réelle compétitivité logistique de l'économie du Maroc, vu l'impact de ce secteur sur la consécration du Maroc comme destination de choix pour les investissements créatifs d'emploi et de valeur ajoutée, ainsi que sur l'amélioration de la compétitivité des échanges commerciaux du Maroc aussi bien intérieurs qu'extérieurs.

Ainsi, si le Maroc a pu durant ces dernières années sous la Conduite Eclairée de Sa Majesté le Roi Mohamed VI, Que Dieu L'Assiste, réaliser une véritable rupture dans le développement des infrastructures de transport (autoroutes, ports, chemins de fer...) et franchir d'importantes étapes dans le processus de réforme, de libéralisation et d'introduction de la concurrence dans les différents modes de transport terrestre, maritime et aérien, comme dans le secteur portuaire, le développement du secteur de la logistique apparaît aujourd'hui comme la nouvelle priorité stratégique pour parachever le processus de renforcement de la compétitivité de l'économie marocaine dans les secteurs de l'Équipement et des Transports.

Développement du secteur de la logistique : Priorité stratégique pour le renforcement de la compétitivité de l'économie nationale



En effet, tout développement des services logistiques ne peut se faire sans infrastructures efficaces, ou sans l'élimination des entraves institutionnelles telles que les situations de monopole ou de faible concurrence.

Ces deux aspects, qui sont des conditions primordiales et essentielles pour une exploitation optimale des différents maillons de la chaîne logistique (Supply Chains), ont fait l'objet de plusieurs actions au cours des cinq dernières années mais elles ne sont toutefois pas suffisantes.

Pour cela, en plus de la poursuite de la politique des grands chantiers de transport et la multiplication du volume de l'investissement y afférent durant les années à venir à travers le lancement de nouveaux projets structurants tels que les lignes à grande vitesse, les autoroutes, les ports Tanger Med II et Nador West Med, et en plus de la poursuite du processus de réforme du secteur de transport et d'amélioration de ses services, il est nécessaire de donner une impulsion réelle au secteur des services logistiques à travers une nouvelle stratégie basée sur un partenariat fort et efficace avec le secteur privé.

NOUVELLE STRATEGIE LOGISTIQUE

Pour arrêter les contours de la politique du Maroc dans le secteur de la logistique, le Ministère de l'Équipement et des Transports en partenariat avec la Confédération Générale des Entreprises du Maroc (CGEM) a lancé une étude visant la définition d'une stratégie et un plan d'action pour l'amélioration de la compétitivité logistique du pays.

Cette étude a fait l'objet d'une convention de financement avec le Fonds Hassan II pour le Développement Economique et Social dont la signature a été présidée par SA MAJESTE LE ROI Mohamed VI, Que Dieu l'Assiste, le 19 mai 2008 à Casablanca.

Cette étude a montré le potentiel d'amélioration de la compétitivité de l'économie du Maroc, à l'export et à l'import comme en interne, par le biais d'une logistique performante réorganisant et optimisant les différents flux de marchandises.

Aujourd'hui, la performance du secteur dans son ensemble reste à un stade intermédiaire, caractéristique des pays émergents, avec un fort potentiel de développement, une offre de services logistiques encore variable en termes de coût, de qualité, et de délai, une demande des opérateurs en moyenne peu sophistiquée, et un manque d'infrastructures spécialisées sur certains flux.

La stratégie ainsi définie est de nature à apporter les réponses nécessaires au développement du secteur de la logistique et les solutions adéquates aux problèmes de gestion des flux de marchandises et permet de répondre aux besoins logistiques des différentes stratégies sectorielles lancées ou en cours de mise en œuvre au niveau national (plan Maroc vert pour l'agriculture, pacte national pour l'émergence industrielle, plan halieutis pour le secteur de la pêche, plan rawaj pour le commerce intérieur, stratégie énergétique,...).



1. Objectifs et impacts généraux de la nouvelle stratégie :

- Réduction des coûts logistiques du Maroc : baisse du poids des coûts logistiques / PIB de 20% actuellement à 15% à l'horizon 2015 au profit des consommateurs et de la compétitivité des opérateurs économiques à travers une gestion optimisée, sécurisée et massifiée des flux de marchandises (coûts logistiques à l'import/export et dans les réseaux de distribution interne).
- Accélération de la croissance du PIB par l'augmentation de la valeur ajoutée induite par la baisse des coûts logistiques notamment à travers l'émergence d'un secteur logistique compétitif avec des acteurs logistiques intégrés et des plateformes de services performants considérées comme de véritables centres de concentration et de création de valeur ajoutée logistique (+ 3 à 5 points du PIB à l'horizon 2015 en impact direct représentant une valeur ajoutée additionnelle de 15 à 20 milliards de dirhams, soit + 0.5 à 0.7 point de PIB par an) .
- Contribution du secteur logistique au développement durable du pays, à travers la réduction des nuisances (baisse du nombre de tonnes/kilomètres de 30% à l'horizon 2015, réduction des émissions CO2 de 35% à l'horizon 2015, décongestion des routes et des villes).

2. Axes de la stratégie :

Pour atteindre les objectifs généraux visés ci-dessus, la mise en œuvre de la nouvelle stratégie logistique du Maroc s'articule autour de cinq axes clés :

- développement et mise en œuvre d'un réseau national intégré de Zones Logistiques Multi-Flux (ZLMF),
- optimisation et massification des flux de marchandises,
- mise à niveau et incitation à l'émergence d'acteurs logistiques intégrés et performants,
- développement des compétences à travers un plan national de formation dans les métiers de la logistique,
- mise en place d'un cadre de gouvernance du secteur et de mesures de régulation adaptées.

AXE 1 - DEVELOPPEMENT D'UN RESEAU NATIONAL DE ZONES LOGISTIQUES MULTI-FLUX (ZLMF)

L'optimisation et la massification de la plupart des flux logistiques reposent sur la mise en place d'un réseau de plateformes logistiques pour le groupage et le dégroupage de marchandises. Véritables centres de valeur ajoutée logistique à proximité des opérateurs économiques et des consommateurs, ces plateformes logistiques serviront pour la canalisation et la concentration des flux nécessaires au développement d'une offre de services compétitive et à forte valeur ajoutée.

Le développement des ZLMF se fera à travers la mise en place d'un Schéma National Intégré, qui consiste en des zones d'activité logistique regroupant un ou plusieurs types de plateformes :

- plateformes conteneurs,
- plateformes de distribution et de sous-traitance logistique,
- plateformes d'agro-commercialisation,
- plateformes de matériaux de construction,
- plateformes céréalières.

Le développement d'un tel réseau nécessite de réunir certaines conditions, notamment :

- un foncier disponible à des coûts raisonnables, respectant des critères de location précis, variables d'un flux à l'autre (proximité de la ville, proximité du port, nombre de zones par bassin de demande),
- une connectivité adaptée en termes de grande logistique (autoroute, rail) et petite logistique (p.ex. innervation pour la desserte des points de vente dans le cas de la distribution),
- la régulation du transport routier de marchandises en milieu intra et péri-urbain.

On entend par zone logistique Multi-flux une zone d'activités dédiée à la logistique, comportant un ou plusieurs types de plateformes différentes, avec une mutualisation des infrastructures communes et des services généraux sur site.

La co-localisation de plusieurs types de plateformes dans une même ZLMF et l'établissement de couloirs logistiques autour des grandes métropoles permet également la mutualisation de la connectivité du site en infrastructures routières, autoroutières et ferroviaires.

La superficie globale du foncier à identifier et à mobiliser par l'Etat pour la concrétisation du Schéma National des ZLMF est de 3300 ha dont 2080 à l'horizon 2015.

1. Plateformes conteneurs

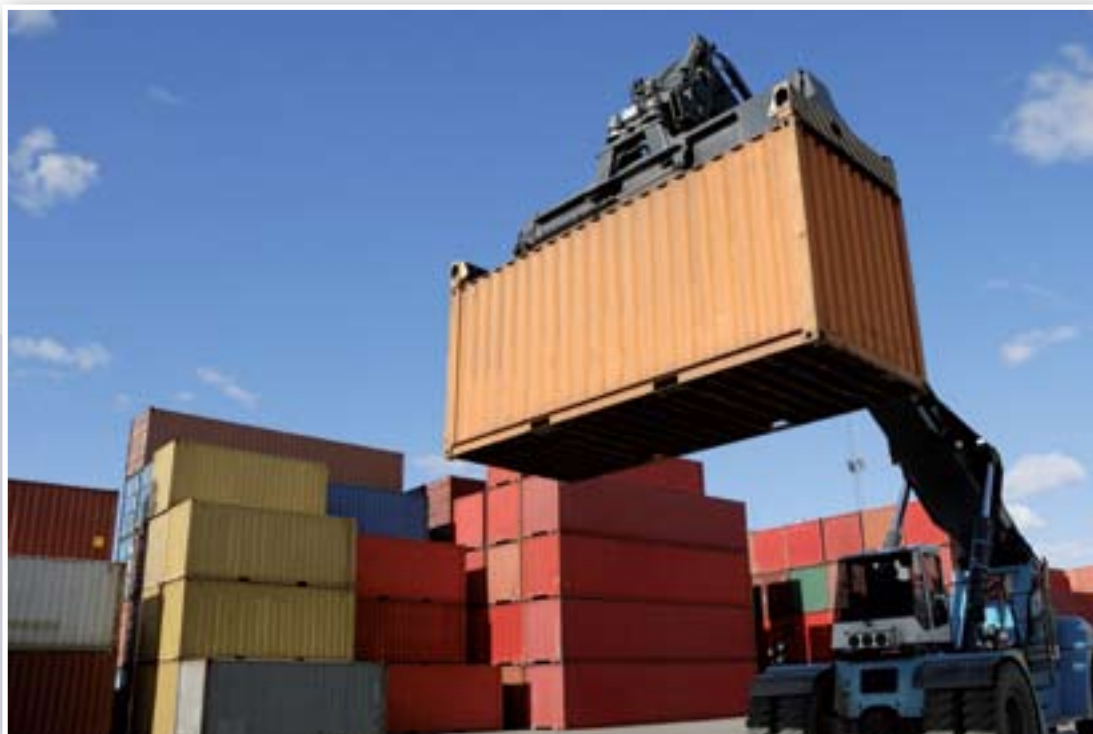


Les plateformes conteneurs sont des zones de stockage servant de nœuds d’innervation logistique en flux conteneurs. Pouvant être sous douanes, elles offrent des espaces de stockage ainsi que d’autres activités telles que les services de dépotage/empotage des conteneurs, triage des conteneurs par destination (vers les plateformes des autres villes), chargement / déchargement des camions / trains, entretien de conteneurs, ...



Villes	Besoins en fonciers à l’horizon 2015 en ha	Besoins en fonciers à l’horizon 2030 en ha
Casablanca	130	200
Tanger	50	100
Marrakech	25	35
Fès-Meknès	25	40
Oujda-Nador	20	30
Total	250	405

L’extension de ce réseau de plateformes conteneurs à d’autres villes approvisionnées dans un premier temps par les principales plateformes pourrait être envisagée en fonction de l’évolution du trafic conteneurs à destination de ces villes.



Répartition géographique des plateformes conteneurs



2. Plateformes de distribution et de sous-traitance logistique



Dans le cadre de l'accompagnement de la croissance de la distribution moderne et de la rationalisation des circuits de la distribution traditionnelle, un réseau de plateformes spécialisées et une offre d'immobilier logistique seront développés au profit de la grande distribution, des opérateurs industriels et commerciaux.



Sur une superficie de 720 ha à l'horizon 2015 pour atteindre plus tard 1338 ha, ces plateformes seront développées dans les grandes agglomérations urbaines et à proximité des plateformes conteneurs. Ces plateformes concernent les villes suivantes :

Répartition géographique des plateformes de distribution et de sous-traitance logistique



Villes	Nombre de plate- formes	Besoins en fonciers à l'horizon 2015 (en ha)	Besoins en fonciers à l'horizon 2030 (en ha)
Grand Casablanca	8	290	518
Tanger-Tétouan	1	50	105
Rabat	1	65	130
Marrakech	1	50	75
Meknès	1	35	65
Fès	1	35	65
Agadir	1	50	90
Oujda	1	20	50
Kénitra	1	22	50
Khouribga	1	30	60
El Jadida	1	23	50
Laâyoune	1	20	30
Dakhla	1	30	50
Total	20	720	1338

3. Plateformes d'agro-commercialisation



Les plateformes d'agro-commercialisation constituent une réponse au besoin de rationaliser les flux agricoles entre les bassins de production et de consommation (groupage des collectes des bassins de production, éclatement vers les réseaux de distribution et des bassins de consommation).

Nouvelles stations pour le passage des produits agricoles et véritables bourses des produits frais, ces plateformes offriront des infrastructures (stockage, capacités importantes d'entrepôts frigorifiques, etc.) et de nombreux services (manutention, contrôle qualité et traçabilité des produits, administratifs, bancaires, etc.) et contribueront à la réduction et l'homogénéisation des coûts de commercialisation, la continuité de la chaîne de froid, la traçabilité, et un meilleur respect des conditions d'hygiène.

Ces plateformes sur une superficie de 540 ha à l'horizon 2015 et 725 ha à l'horizon 2030 concernent les régions suivantes :



Régions	Besoins en fonciers à l'horizon 2015 en ha	Besoins en fonciers à l'horizon 2030 en ha
Grand Casablanca	80	100
Rabat-Salé-Zemmour-Zaer	40	55
Tanger-Tétouan	45	60
Meknès-Tafilalet	42	70
Fès-Boulemane	30	35
Marrakech-Tansift-Al Haouz	55	70
Sous-Massa-Draa	55	70
Oriental	42	57
Chaouia-Ouadigha	35	44
Doukala-Abda	56	77
Taza-Al Hoceima-Taounat	18	23
Tadla-Azilal	22	29
Laâyoune-Sakia Hamra-Boujdour	05	10
Oued Ed Dahhab-Lagouira	15	25
Total	540	725

Répartition géographique des plateformes d'agro-commercialisation



4. Plateformes céréalières



En réponse à la fluctuation de la production nationale en céréales et à la volatilité des prix à l'international, des capacités de stockage seront développées à proximité des ports d'importation, des bassins de production et des principaux bassins de consommation.



La mise en place de nouveaux silos de stockage des céréales permet d'améliorer et sécuriser les approvisionnements, d'optimiser les achats pour une stabilisation des prix et une meilleure maîtrise des besoins de compensation, et permet également une organisation meilleure des flux vers les minoteries avec des accès faciles aux producteurs de céréales.

Ces zones de stockage et de dépôt considérées comme des réserves nationales de céréales offriront, en plus des opérations de groupage et d'éclatement de la production nationale et des importations, une large gamme de services tels que le lavage des céréales, la fertilisation des semences, le tri des céréales,...

Le développement de ces plateformes est prévu dans le cadre d'une forte synergie avec la mise en œuvre du Plan Maroc Vert, sur une superficie de 30 ha en 2015 et 50 ha en 2030 ha. Ces plateformes permettront de disposer d'une capacité globale de stockage de 15 millions de tonnes. Ces zones de stockage seront développées dans les villes suivantes.

Villes	Besoins en fonciers à l'horizon 2015 en ha	Besoins en fonciers à l'horizon 2030 en ha
Grand Casablanca	7	14
Fès	3	5
Khouribga	3	5
Meknès	3	4
Marrakech	2	3
Tanger	2	3
Agadir	1	2
Oujda	1	2
Settat	2	3
Nador	1	2
Safi	2	2
Beni Mellal	2	3
Taza	1	2
Total	30	50

Répartition géographique des plateformes céréalières



5. Plateformes de matériaux de construction



Dans le cadre de l'amélioration des chaînes d'approvisionnement des chantiers de construction, des plateformes dédiées aux matériaux de construction seront développées. Elles visent le groupage des matériaux pour une massification des flux et une meilleure desserte des villes.



La mise en place de zones de stockage et de commercialisation des produits de base, des produits transformés (ex. briques) et des composantes préfabriquées et de zones pour la transformation des matériaux de base, de fabrication de composants préfabriqués (ex. pré-dalles, hourdis, poutrelles) permettra d’harmoniser les prix, de normaliser le secteur et de mettre en concurrence les différents acteurs en termes de prix et de qualité.



Le développement de ces plateformes est prévu sur une superficie de 540 ha à l’horizon 2015 et 780 ha à l’horizon 2030 au niveau des villes suivantes :

Villes	Besoins en fonciers à l’horizon 2015 en ha	Besoins en fonciers à l’horizon 2030 en ha
Grand Casablanca	100	146
Tanger-Tétouan	70	90
Marrakech	60	85
Agadir	55	80
Oujda	10	16
Rabat	40	60
Meknès	30	45
Fès	20	30
Kénitra	25	33
Khouribga	7	9
Settat	13	18
Nador	45	65
El Jadida	12	20
Safi	22	35
Beni Mellal	16	25
Taza	10	13
Laâyoune	5	10
Total	540	780

Répartition géographique des plateformes de matériaux de construction



AXE 2 - OPTIMISATION DES FLUX DE MARCHANDISES

1. Céréales :

La dépendance du pays en matière d'importation des céréales (la production de céréales ne couvre pas les besoins même lors des bonnes années agricoles) et la volatilité des prix des matières premières au niveau international, soulèvent la nécessité de sécuriser l'approvisionnement à travers la mise en place de nouvelles capacités de stockage des céréales notamment au niveau des ports.



Les flux des céréales, volume transporté principalement par camions, peuvent être aujourd'hui optimisés à l'import comme pour la collecte et la distribution locale à travers un ensemble de mesures :

- l'augmentation des capacités de stockage céréalières au niveau des ports pour atteindre 5 millions de tonnes, recouvrant les stocks de transit portuaires ainsi que la mise en place de stocks stratégiques nationaux permettant la sécurisation et l'optimisation de l'approvisionnement,

- le développement d'un réseau de plateformes céréalières pour une meilleure massification des flux et une utilisation plus importante du transport ferroviaire pouvant entraîner des baisses significatives des coûts de transport allant à 30%, et l'encouragement de l'émergence d'opérateurs offrant des services logistiques relatifs à la logistique céréale,
- l'amélioration de la planification au niveau des points d'entrée des importations par la mise en place d'outils garantissant de nouvelles capacités de stockage, permettant une meilleure organisation des flux entrants vers les minoteries à travers les ports les plus proches,
- l'augmentation des capacités de stockage à proximité des bassins de production/consommation par le développement des silos,
- l'optimisation de la collecte à proximité des bassins de production et des coopératives, avec des économies possibles des distances parcourues pouvant aller jusqu'à 50%,
- l'optimisation du circuit de collecte à travers la mutualisation des tournées de distribution des intrants et des tournées de collecte des récoltes.
- la sécurisation de l'approvisionnement des bassins de production en intrants (semences, engrais, produits phytosanitaires) en optimisant la logistique semences grâce à des espaces de stockage multi-usage (intrants/collectes),



2. Flux énergétiques

Les flux de vrac liquides représentent une part importante des importations marocaines avec une dominance des produits pétroliers (95%). Ils sont caractérisés par une dominance du pôle pétrolier de Mohammedia, avec 85 % des importations, et environ 80% de la production de produits raffinés, les autres terminaux d'importation se situant à Agadir et Jorf Lasfar.

Tirée par la croissance économique et la motorisation des ménages, la demande en produits pétroliers continuera à augmenter pour atteindre en 2020 environ 20 millions de tonnes (le double des importations actuelles).

Le transport des produits pétroliers est dominé par le transport routier par camion : 55% pour la distribution primaire et 100% de la distribution secondaire vers les stations services.



Les flux des produits pétroliers représentent 8% des flux domestiques, 8 millions de tonnes et parcourent en moyenne 130 km, ce qui représente 1300 millions de tonnes kilomètres, ce chiffre évoluera pour atteindre 2400 millions de tonnes kilomètre en 2020.

Le secteur des produits pétroliers est articulé autour de 2 raffineries et 12 centres de stockage primaire qui approvisionnent environ 2000 stations de services à travers le Royaume (la plupart des capacités de stockage primaire se situe à Mohammedia avec 60%, Casablanca avec 14% et Agadir avec 15%).

La distribution secondaire des centres de stockage vers les stations de services, assurée aujourd'hui par environ 10 sociétés de distribution, est caractérisée par un fort taux de livraisons fractionnées (livraisons partielles) et avec un système de transport pour compte propre, ce qui induit des surcoûts de manutention et une augmentation de la moyenne des kilomètres parcourus.

Vu les enjeux que présente le secteur des hydrocarbures dans l'économie nationale, en tant que principale source énergétique, il est aujourd'hui essentiel d'améliorer la logistique y liée et ce dans l'objectif d'optimisation des points de stockage primaire et de la distribution secondaire des produits raffinés vers les stations de services.

Le plan d'action prévoit la mise en œuvre des mesures suivantes :

- l'amélioration des capacités de stockage pour répondre à la demande qui évoluera de 8 à 13 millions de tonnes à l'horizon 2020 et maintenir le respect du minimum légal d'une réserve obligatoire de 45 jours (révision des dimensions des centres de stockage primaire et construction de nouveaux centres pour passer de 12 centres actuellement à 15-20 centres à l'horizon 2020),
- l'adaptation du réseau de centres de stockage primaire à l'évolution de la logistique de transport (massification des flux, recours à des modes de transports adaptés : pipeline, train),



- l'appui au développement de sociétés de transports mutualisées entre les acteurs de la distribution pour une optimisation du coût de transport,
- la mise en place de mécanismes de financement des stations de services permettant d'optimiser les livraisons en limitant le phénomène de décharge partielle et l'encouragement des acteurs du secteur notamment les propriétaires des stations de services pour la systématisation des livraisons totales,
- l'optimisation des tournées de distribution des flux de gaz liquéfié (GPL) et leurs refontes.



3. Distribution nationale

Avec un volume annuel d'environ 20 à 25 millions de tonnes et de 3,5 milliards de tonnes-km, les flux de distribution représentent un enjeu majeur. Ils ont un impact direct en termes de pouvoir d'achat et de qualité pour le consommateur, mais aussi en termes d'environnement vu l'utilisation intensive du camion contribuant à la congestion urbaine.

Les flux de distribution domestique sont caractérisés par un réseau de points de vente encore traditionnel et très granulaire, avec près de 200.000 points de ventes dont 80.000 épiceries, avec néanmoins la montée en charge de la distribution moderne (hypermarchés). De ce fait la distribution des principaux flux domestiques est aujourd'hui peu optimisée en raison notamment de l'insuffisance ou l'inadéquation des espaces pour le stockage intermédiaire à proximité des bassins de consommation.





En milieu urbain, le commerce dans ses formes traditionnelles reste prédominant avec 90% environ de la distribution caractérisée principalement par les épiceries de quartiers (produits alimentaires essentiellement). 180.000 points de ventes dans le milieu urbain ont des surfaces inférieures à 50 m². Quant à la distribution des produits frais (fruits et légumes essentiellement) se fait au travers les 3.500 marchés urbains recensés.

Dans le milieu rural, la distribution se fait en grande partie via des souks hebdomadaires au nombre de 9.000, offrant des produits variés (alimentaires, biens de consommation courante non alimentaire, etc.).

En accompagnement à la modernisation de la distribution nationale le plan d'action vise :

la mise en place d'un réseau de plateformes de services logistiques de type « distribution et sous-traitance logistique » sur une superficie de 720 ha à l'horizon 2015 et 1338 ha à l'horizon 2030, ces plateformes seront développées dans les grandes agglomérations urbaines et à proximité des plateformes conteneurs à travers la mise en place de 10 à 20 plateformes à proximité des bassins de consommation,

le déplacement des entrepôts des centres villes vers les nouvelles plateformes de « distribution et sous-traitance logistique »,

la promotion des plateformes « distribution et sous-traitance logistique » au niveau national et international.



4. Flux agricoles domestiques

Les 30 marchés de gros officiels répartis sur le territoire marocain, avec 6 à proximité de Casablanca, 4 aux environs de Rabat, 4 près de Tétouan et très peu dans le sud, sont caractérisés par une faible fréquentation des producteurs et une prédominance d'intermédiaires.

Le système de production agro-alimentaire marocain est extrêmement diversifié et fragmenté avec des besoins logistiques considérables insuffisamment prévus actuellement. Il est caractérisé par des différences significatives selon les filières, les échelons de valeur et les régions (énorme granularité de la production. 10.000 exploitations : la superficie moyenne d'une exploitation est de 0,8 ha alors que 80 % des exploitations agricoles européennes ont une surface supérieure à 20 ha).

Le très large éventail des besoins, parfois pointus dégage des besoins principalement en termes d'espace de stockage, d'infrastructure de chaîne de froids et de transport adéquat (particulièrement pendant les périodes de pointe : commercialisation de produits agro-alimentaires, fruits, légumes et céréales et de sous-traitance de l'agro-industrie).

En accompagnement de la mise en œuvre de la stratégie agricole, le secteur de la logistique apporte un soutien à travers le développement de plateformes logistiques dédiées à la distribution et à l'agro-commercialisation et d'une offre de services destinée au secteur agricole.



Le plan d'action, en coordination avec le Plan Maroc Vert, prévoit de mettre en place un accompagnement logistique de l'amont productif à travers les mesures suivantes :

- le développement, au sein des agropoles, de plateformes de services logistiques destinées aux produits agricoles provenant des bassins de production,
- la définition avec l'ensemble des acteurs concernés des modalités de mise en place des plateformes dédiées à l'agro-commercialisation dans le but d'assurer une meilleure appropriation du concept par les différents acteurs (pouvoirs publics, collectivités locales, opérateurs privés, ...)
- la définition et la mise en oeuvre avec les acteurs concernés des conditions de nature à permettre aux plateformes dédiées à l'agro-commercialisation de jouer le rôle de rationalisation, de sécurisation et de modernisation des flux des produits frais.



5. Matériaux de construction

Les matériaux de constructions représentent le second flux en volume au Maroc (~25 MT, 22% des T-km) après le flux phosphates. Les flux des matériaux de construction approvisionnent environ 50.000 chantiers. Le secteur connaît une croissance stable de 7-10% par an tirée par l'augmentation de la construction (projets d'infrastructures, programmes de logement,...).

Le secteur des matériaux de construction est caractérisé par des acteurs principaux et structurés (cimenteries et aciéries) et des acteurs secondaires (marbreries, briqueries et tuileries, sanitaires et céramiques) très dispersés et granulaires. Le secteur est marqué par une cartellisation régionale et par l'importance du marché informel (absence de facturation et l'existence de pratiques déloyales) impliquant une très grande hétérogénéité de la qualité des produits et des prix.

Les flux de transport des matériaux de construction sont peu massifiés avec des coûts importants (10 à 15% de la valeur des matériaux). Ces flux représentent 27% des coûts logistiques du pays et sont à l'origine de l'encombrement des routes et ont un impact écologique néfaste en raison d'une prépondérance du transport par camion (97%). Les distances parcourues des matériaux de construction au Maroc sont 1.5 fois supérieurs aux benchmarks européens.



Les potentiels d'amélioration de la logistique des flux des matériaux de construction s'articulent autour de deux axes :

- la mise en place de zones de stockage et de distribution vers les différents chantiers,
- l'optimisation des flux et la mutualisation de la tournée secondaire vers les chantiers.

Le plan d'action prévoit pour l'optimisation des flux des matériaux de construction la mise en œuvre des mesures suivantes :

- la mise en place d'un réseau de plateformes spécialisées dans les activités liées aux matériaux de construction positionnées de manière ciblée sur le territoire national, à proximité des foyers de croissance urbaine,
- le déplacement des entrepôts des centres villes vers les nouvelles plateformes de matériaux de construction,
- la promotion des plateformes de matériaux de construction et la sensibilisation des opérateurs aux bienfaits de la massification des flux des matériaux de construction notamment par le biais du transport ferroviaire.



6. Flux import / export

En accompagnement de la politique de libéralisation et des stratégies sectorielles, le secteur de la logistique est considéré aujourd'hui un des leviers d'amélioration de la compétitivité du produit Maroc. Ainsi et suite aux efforts entrepris ces dernières années en matière d'infrastructures notamment portuaires et les réformes de libéralisation conduite dans les différents modes de transport, l'action portera sur un ensemble de mesures devant réduire les coûts liés à la logistique et ont pour objectifs :

- l'amélioration de la logistique import et export des principaux flux de l'économie nationale,
- l'accompagnement de la croissance des exportations industrielles et agricoles,
- l'optimisation des flux autour des plateformes logistiques proposant des services adaptés.



7. Flux du textile et de l'artisanat

Le textile présente un enjeu majeur, avec 33% des exportations du secteur industriel marocain. Provenant d'un tissu d'acteurs très fragmenté de près de 2000 PME, ces exportations transitent essentiellement par Casablanca et Tanger, et sont destinées principalement à la France, l'Espagne et le Royaume-Uni.

Le secteur de l'artisanat présente également un enjeu important en terme d'exportations, notamment avec la mise en œuvre du plan « Artisanat 2015 » destiné à soutenir 320.000 artisans.

En vue de l'accompagnement de l'accroissement de la compétitivité des exportations marocaines de textile et d'artisanat en termes de coûts et de délais, la nouvelle stratégie logistique prévoit les mesures suivantes :

- le développement de plateformes logistique de distribution et de sous-traitance dédiées au textile et à l'artisanat spécialisées dans le groupage des exportations et de l'approvisionnement et le stockage des matières premières, ainsi que la distribution sur le marché national (franchises internationales, acteurs de la distribution locale) : au niveau du Grand Casablanca, Tanger-Tétouan, Fès-Méknès, Marrakech et Rabat-Kénitra,



- fédérer et sensibiliser les acteurs du secteur privé, notamment à travers l'incitation à la mise en place de structures de type GIE pour soutenir l'agrégation des acteurs, pour une meilleure organisation des flux entrants et sortants par une co-traitance de la gestion de l'ensemble de la chaîne de valeur de l'approvisionnement à l'assemblage et un regroupement en un seul endroit dans la limite du possible de l'ensemble des fonctions (assemblage, conditionnement, éclatement, etc.).



8. Biens industriels

Les biens industriels représentent environ 10% des exportations en valeur, ils sont dominés par le secteur automobile, essentiellement localisé autour de Tanger et de Casablanca. Le périmètre de la compétitivité coût et temps de l'offre Maroc actuel, par rapport aux pays concurrents se limite au nord de l'Espagne. L'absence, aujourd'hui, de grands groupes de logistique intégrée accouplée à la granularité des transporteurs constitue des freins à la compétitivité de nos exportations.

La compétitivité des exportations de biens industriels représente donc un enjeu majeur, eu égard aux ambitions du Royaume pour le développement du secteur. Et dans ces sens une logistique intégrée en amont et en aval répondant aux meilleurs standards internationaux est un impératif pour maintenir une certaine compétitivité industrielle.

La nouvelle stratégie vise à accompagner la croissance du secteur industriel exportateur à travers la concrétisation des mesures suivantes :



- améliorer la logistique export de biens industriels et optimiser les flux y afférent, à travers :
 - la mise en place de plateformes logistiques au sein des P2I prévues par le Pacte National d'Emergence Industrielle, permettant le développement d'une offre adaptée de services logistiques,
 - le développement d'une offre logistique destinée au traitement des biens industriels au sein des plateformes « distribution et sous-traitance logistique » (plateformes 3PL),

- le soutien au développement de logisticiens de type « intégrateurs de services logistiques - freight forwarders » et à l'amélioration de la fréquence de groupage vers l'Europe.
- Inciter à l'agrégation des acteurs, pour une meilleure organisation des flux entrants et sortants à travers une co-traitance reposant sur la gestion mutualisée de la logistique de l'ensemble de la chaîne de valeur depuis l'approvisionnement jusqu'à la distribution des produits finis.



9. Produits agricoles d'exportation

Les produits agricoles d'exportation représentent un enjeu important avec 20% des exportations en valeur. Ils proviennent d'un système productif très granulaire, diversifié et étendu sur le territoire, et transitent principalement par les ports de Casablanca, Tanger, et Agadir.

Le Plan Maroc vert vise l'accroissement de la valeur des exportations de 8 à 44 MMDH pour les filières où le Maroc est compétitif (agrumes, oliviers, les fruits et légumes) et prévoit le lancement d'une nouvelle vague d'investissements estimés à 10 MMDH annuellement et concernant 1.500 projets. Le développement du secteur agroalimentaire repose notamment sur l'amélioration des chaînes logistiques assurant aussi bien l'approvisionnement en matières premières agricoles ainsi que la commercialisation des produits.

Le plan Maroc vert prévoit notamment la mise en place de six agropoles, dont trois sont proches des ports (Souss, Oriental, Gharb), comportant une offre de services logistiques adaptés à l'exportation de produits agricoles.

Afin d'accompagner la croissance des exportations agricoles le plan d'action prévoit les actions suivantes :

- Améliorer la logistique liée aux exportations des produits agricoles et aux initiatives du Plan Maroc Vert à travers :
 - le développement d'une offre de services logistiques au sein ou à proximité des agropoles prévus dans le cadre du Plan Maroc Vert,
 - le développement de la logistique liée aux chaînes du froid au niveau de l'ensemble des maillons entre la production, l'entreposage jusqu'à la livraison en passant par le transport routier et maritime et le transit portuaire,
 - l'appui à un meilleur groupage des volumes exportés autour des commissionnaires et organisateurs de transport.
- Encourager l'investissement dans les infrastructures et équipements liés aux chaînes du froid (entrepôts frigorifiques, transports frigorifiés, entretien et surveillance des systèmes de refroidissement, etc.),
- Inciter à l'externalisation de la logistique liée à l'exportation des produits agricoles.



10. Mesures transversales d'appui aux flux import et export

Les initiatives transversales prévues dans le sens de l'amélioration de la performance de la chaîne logistique à l'export/import s'articulent autour de la nécessité du développement du secteur du Transport International Routier au Maroc, ainsi que l'optimisation des circuits administratifs. Les mesures prévues dans ce cadre se résument comme suit :

- l'appui aux acteurs nationaux de Transport International Routier (TIR), pour développer une offre compétitive en termes de coût, de délais et de services intégrés à valeur ajoutée,
- l'utilisation des plateformes logistiques pour encourager le groupage des flux,
- la mise à niveau du parc TIR notamment à travers la prime de renouvellement du parc camion et la facilitation de l'accès au financement,
- l'optimisation du circuit douanier à l'export notamment à travers l'allègement des procédures douanières et la généralisation de l'échange de données informatiques visant la réduction de la durée de transit.

11. Conteneurs import et export

Le flux de conteneurs, représentant aujourd'hui un volume de près de 700.000 EVP (équivalent vingt pieds), connaît une très forte croissance tirée par les importations des produits de consommation, de biens d'équipement et de BTP, et présente les caractéristiques suivantes :

- un flux transitant essentiellement par le port de Casablanca, avec une montée en charge du trafic du port de Tanger Med, à destination principalement au bassin de Casablanca,
- un circuit logistique import dominé par le camion, y compris pour le transfert interurbain(ex : Casablanca – Marrakech),
- l'utilisation encore faible de plateformes de services logistiques, le dépotage des conteneurs étant réalisé principalement au niveau des points de vente et des sites de production.



Le plan d'action issu de la nouvelle stratégie logistique prévoit :

- la mise en place d'un réseau de plateformes de services logistiques conteneurs, favorisant une massification des flux par l'utilisation plus importante du transport ferroviaire, et le développement d'une offre de services logistiques à haute valeur ajoutée,
- l'optimisation du point focal du flux conteneurs, le port de Casablanca, et la mise en place d'un schéma pour son intégration au réseau des plateformes,
- réduction des impacts du flux conteneurs en termes de congestion et de pollution.

Les mesures visant l'optimisation des flux conteneurs à l'import/export s'articulent principalement autour du développement d'un réseau national de plateformes de services logistiques conteneurs dans les principaux bassins de consommation, à travers :

- le développement à l'horizon 2015 de 5 plateformes positionnées de manière ciblée sur le territoire national, à proximité des grands bassins de demande : Casablanca, Tanger, Marrakech, Fès-Meknès et Oujda.
- la mobilisation d'une assiette foncière cible totale de 405 ha à l'horizon 2030, dont 250 ha à l'horizon 2015, conformément au schéma national des plateformes,
- la mise en place des infrastructures de connectivité nécessaires pour desservir efficacement les différentes plateformes par le biais de construction de voies routières et ferroviaires performantes,
- la mise en œuvre, avec les collectivités locales concernées, de mesures de régulation de la circulation des camions porte-conteneurs au sein des centres urbains en ligne avec le développement des plateformes logistiques à proximité des grandes agglomérations.



12. Exploitation des capacités des conteneurs à vide pour l'export

La forte dissymétrie entre les volumes d'importation et d'exportation de conteneurs, accentuée par la croissance des importations (aujourd'hui 320.000 EVP par an à l'import contre 81.000 à l'export) devant fortement s'accroître dans les années à venir, conduit au retour à vide d'une grande partie de ces conteneurs, induisant ainsi des coûts de fret maritime très bas à l'export.

L'exploitation de la capacité des conteneurs vides à l'export constitue une opportunité particulièrement intéressante pour l'export d'engrais, notamment dans le cadre de la nouvelle stratégie de l'Office Chérifien des Phosphates.



Dans ce sens, il est important d'étudier l'opportunité de l'exploitation des conteneurs vides pour l'exportation des produits vrac ou les produits agricoles. A cet effet, les mesures prévoient :

- l'exploration des possibilités d'utilisation des flux de conteneurs vides pour exporter les engrais phosphatés et les produits agricoles en partenariat avec les armateurs,
- la sensibilisation du secteur privé aux possibilités d'utilisation des flux de retour des conteneurs vides à l'étranger et le développement de partenariat avec les compagnies maritimes pour la conteneurisation des produits agricoles à partir d'Agadir et/ou d'autres bassins côtiers vers l'Europe.

AXE 3 - MISE A NIVEAU ET INCITATION A L'EMERGENCE D'ACTEURS LOGISTIQUES INTEGRES ET PERFORMANTS

Le secteur du transport routier de marchandises représente entre 65 et 80 millions de tonnes (~13 Milliards de tonnes km annuellement) soit 90% du flux fret national et assure 80% des emplois du transport fret au Maroc. Etant le principal mode de transport domestique des marchandises, ce secteur connaît une croissance permanente de l'ordre de 6% annuellement.

Le secteur de transport routier de marchandises, en cours de modernisation suite à la réforme entrée en vigueur en 2003, reste encore globalement sous-optimisé. Il représente 90% du coût de transport domestique et 95% des émissions CO2. La granularité de la majorité des flux camions et les modèles d'affaires (Business model) encore archaïque des entreprises du secteur sévissent les efforts de sa structuration.

Le parc camions dédié au secteur de la sous-traitance de transport routier de marchandises, se développant dans le cadre de la libéralisation du secteur, a évolué de ~6.100 camions en 2003 à ~30.850 en 2007, avec une meilleure intégration de l'informel dont le taux a baissé de 75% à 45% entre 2003 et 2007.

Cependant la structure de l'industrie de la sous traitance dans le secteur du transport routier de marchandises reste encore immature et atomisée (plus de 20.000 acteurs) avec 3 types d'acteurs émergeant :

- le formel structuré (~200 unités) : acteurs ayant une offre logistique moderne,
- le formel non structuré (~20.000 unités) : acteurs inscrits aux registres du Ministère de l'Equipeement et des Transports mais ayant un parc atomisé (90% ont en moyenne 1-2 camions) et ne respectant pas toutes les normes (e.g., parc en moyenne de 13 ans vs. 7 ans pour le benchmark),
- l'informel (~20-30.000 unités) : part encore importante relativement au benchmark (~10%) créant une situation de concurrence déloyale pour le formel (e.g., tarification jusqu'à 50% plus basse).

Le niveau de sous-traitance de la logistique des entreprises marocaines est aujourd'hui très faible, 10% seulement procèdent par sous-traitance contre 75% pour certains pays du benchmark comme le Japon. Cela s'explique par les facteurs suivants :

- faible niveau de maturité de la demande encore réticente à perdre le contrôle de leur réseau de distribution (contact clientèle),
- absence de législation forte protégeant les intérêts des donneurs d'ordre,
- absence d'offre professionnelle : parc inadapté entraînant la dégradation des produits transportés (coût de la non qualité pour la distribution estimé à 2-3%), faibles compétences et ressources humaines peu formées, peu d'offre de services logistiques au delà du stockage intégrés de bout en bout.

Par ailleurs, la demande en services logistiques est en hausse notamment autour des secteurs de la distribution et de l'export. Cette demande a un rôle clé dans la modernisation de l'offre. De nombreux acteurs structurés clés ont permis de par leurs exigences et leur professionnalisme l'évolution de l'offre.

L'amélioration de l'offre des services logistiques et de transport de marchandises notamment la mise à niveau des acteurs camions a comme principaux points de départ les constats suivants :

- Cadre sectoriel nécessitant une modernisation notamment en ce qui concerne l'accès à la profession, la normalisation, la coordination et la régulation,
- Offre moderne peu développée surtout au niveau des acteurs nationaux: seulement 10 à 15 logisticiens (0,5% des acteurs) essentiellement internationaux se limitant uniquement à des services de transport/ stockage.

1. Restructuration des acteurs de transport routier de marchandises

En réponse à ces enjeux que présente le secteur du transport Routier de marchandises en tant que principal mode de transport de fret au niveau national et en à destination de l'étranger et à la nécessité du développement d'une offre de sous-traitance afférente, il est aujourd'hui impératif de le mettre à niveau en réalisant les objectifs suivants :

- la modernisation d'un tissu de 20.000 sous-traitants ayant pour la majorité une offre encore archaïque,
- l'incitation et l'encouragement des donneurs d'ordre à recourir à la sous-traitance des activités liées au transport routier de marchandises.



Compte tenu du rôle vital de tels opérateurs dans le succès de la nouvelle stratégie logistique, il est prévu la mise en œuvre des mesures suivantes :

- Améliorer les critères d'accès à la profession et des conditions d'exploitation et de contrôle,

- Mettre en place un système de rating et de labellisation comme outil permettant l'accès facile au financement bancaire, et aux marchés publics et aux appels d'offres relatifs aux zones logistiques multiflux,
- Appuyer la formation et la sensibilisation des acteurs en particulier les très petites entreprises (TPE) en vue du développement de l'expertise, (35.000 chauffeurs professionnels à l'horizon 2015 et 65.000 à l'horizon 2030),
- Créer les conditions nécessaires à l'agrégation des TPE autour du métier de commissionnaire,
- Faire bénéficier le secteur du transport routier de marchandises des programmes de mise à niveau de l'ANPME
- Favoriser le développement de 'champions nationaux' notamment dans le domaine du TIR,
- Sensibiliser le secteur privé pour appuyer l'effort de l'Etat en matière de lutte contre l'informel à travers l'exclusion des acteurs informels de leurs carnets de commande, et la veille au respect de la réglementation de transport de marchandises (notamment surcharge et concurrence déloyale),
- Sensibiliser et mobiliser les opérateurs économiques pour l'adhésion aux différents systèmes de labellisation mis en place par le gouvernement.



2. Emergence d'opérateurs intégrés dans le secteur de la logistique

En vue d'attirer les investisseurs dans le secteur de la logistique et favoriser l'émergence d'opérateurs nationaux et internationaux intégrés, il est prévu de :

- Elaborer et instaurer un système de classification et qualification des acteurs logistiques intégrés (système de labellisation),
- Faciliter et mettre en place une réglementation transparente pour l'accès au foncier réservé aux activités logistiques (ZLMF),

- Instaurer un cadre incitatif facilitant l'entrée sur le marché local des entreprises opérant dans le secteur de la logistique destiné aux tiers,
- Inciter les opérateurs économiques à recourir, pour leurs besoins logistiques, aux prestataires organisés et à externaliser leurs activités logistiques notamment à travers l'organisation de rencontres de dissémination des meilleures pratiques,
- Fédérer le secteur privé pour l'adhésion aux différents systèmes de labellisation du secteur mis en place par le gouvernement.



3. Mise à niveau des donneurs d'ordres

Le développement du secteur de la logistique passe également par la sophistication de la demande permettant de garantir des niveaux de sécurité et de qualité des services offerts. Dans ce sens, il s'agit de mettre en place une politique de promotion agressive et multi-canal auprès des tissus d'acteurs cibles et focalisée sur les métiers logistiques. L'effort de promotion visera en particulier les principaux donneurs d'ordre dans les différents secteurs de l'économie. A cet effet, il est prévu de mettre en œuvre les initiatives suivantes :

- Organiser des actions de communication ciblée autour de l'offre relative aux services logistiques développés notamment par les opérateurs publics et les grands groupes privés, ce qui consolidera l'effort de développement des plateformes logistiques,
- Mettre à niveau les donneurs d'ordre par le biais d'un soutien et d'une formation pour les sensibiliser aux pratiques logistiques performantes et aux intérêts de la sous-traitance,
- Restructurer et moderniser la fonction logistique dans les entreprises en les faisant bénéficier des programmes de l'ANPME,
- Réviser les cahiers de charge relatifs à la demande des prestations logistiques par les administrations et les établissements publics.
- Mobiliser les moyens humains et financiers pour intensifier les rencontres entre les professionnels du secteur de la logistique et les donneurs d'ordre.

AXE 4 - DEVELOPPEMENT DES COMPETENCES A TRAVERS UN PLAN NATIONAL DE FORMATION DANS LES METIERS DE LA LOGISTIQUE

Partant de l'importance de la disponibilité des compétences pour accompagner le développement du secteur et renforcer sa capacité d'attraction des investissements, la composante ressources humaines est l'un des principaux axes de la nouvelle stratégie.

Le marché de l'emploi se caractérise actuellement par une inadéquation entre l'offre et la demande en terme de profils, en particulier pour les métiers des opérateurs. De plus, la modernisation du secteur logistique marocain crée une demande de profils nouveaux, parfois très spécialisés et peu ou pas disponibles sur le marché national.

A cet effet, il a été convenu lors de la définition de la nouvelle stratégie de la nécessité d'une approche de programmation et de mise en œuvre opérationnelle d'un plan intégré des formations dans le domaine de la logistique touchant l'ensemble des niveaux de qualification : opérateurs spécialisés, techniciens spécialisés, ingénieurs et managers.

Le plan de formation vise deux objectifs :

- une meilleure visibilité quant aux besoins et offre en matière de formation,
- une redynamisation (élargissement et meilleure adaptation à la demande) des systèmes de formation existants.

Les principaux points pris en compte sont : les volumes de formation par métiers, par profils et par filières, la qualité des profils et des cycles de formation, ainsi que le timing et la montée en puissance des besoins.

Concernant la redynamisation des systèmes de formation actuels, l'objectif des initiatives se concentre d'une part sur la ventilation des besoins sur les systèmes de formation existants, c'est-à-dire la définition des profils à l'entrée/sortie et de partenariats possibles et d'autre part sur la mise en place d'un mécanisme de suivi garantissant l'adéquation quantitative et qualitative entre l'offre de formation et la demande générée par les métiers du secteur.



Le plan de formation s'articule autour de deux initiatives clés :

- un plan de formation pré-embauche ciblant les profils de l'équivalent bac à bac+5, basé sur la mise en place de nouvelles filières pour accompagner la croissance du secteur du transport et de la logistique autour des nouveaux projets (p.ex. ZLMF, Tanger Med, etc.) opérant une rupture à plusieurs niveaux: qualité, quantité et ciblage des formations,
- un plan de formation post-embauche d'assistance technique aux profils existants (focalisation sur le secteur routier) : mise en place de programmes de mise à niveau de l'existant, en particulier autour de trois profils : les managers, les chauffeurs et les donneurs d'ordre.

Les mesures de ce plan de formation visent une vingtaine de filières spécialisées, avec notamment une focalisation sur les profils dont la criticité en terme de formation est la plus importante : les techniciens, les opérateurs spécialisés dans les métiers de pilotage et d'encadrement opérationnel, et les ingénieurs et managers en logistique.

1. Formations pré-embauche

Il s'agit de mettre en place un plan de formation pré-embauche visant la formation de 61.6 mille bénéficiaires à l'horizon 2015/2016 et 173 mille à l'horizon 2030. Le plan est axé sur les initiatives suivantes :

- activer le système supérieur marocain (Grandes écoles d'ingénieurs, universités, écoles supérieures techniques, par :
 - le développement de masters spécialisés au sein du système supérieur marocain: universités et grandes écoles,
 - l'adaptation des filières / intégration au plan 10.000 ingénieurs,
 - l'activation des filières généralistes de techniciens bac+3 et bac +2,
- coordonner avec l'Office de la Formation Professionnelle et de la Promotion du Travail (OFPPT) la mise en place d'un plan de formation dans les filières des techniciens généralistes et spécialisés. L'Etat mettra à sa disposition une réserve foncière au sein des plateformes logistiques lui permettant d'accompagner au plus près le développement de ces plateformes,
- contribuer à l'investissement nécessaire à la mise en place des centres de formation dans les domaines de la logistique et encourager les opérateurs du secteur à la création de partenariats et la mise en place d'Instituts Spécialisés sur des secteurs non couverts par l'OFPPT (ferroviaire, portuaire),
- soutenir les instituts spécialisés de formation à développer les filières prioritaires des techniciens et des opérateurs soit en finançant une partie de l'investissement nécessaire soit en soutenant des partenariats stratégiques avec des opérateurs étrangers,
- favoriser l'activation du privé via les mécanismes de l'ANAPEC à travers notamment un accord pour le lancement d'appels d'offres/conventions cadres tripartites (Etat, établissement et ANAPEC) afin de promouvoir la formation spécialisée sur les métiers logistiques,

- introduire des formations qualifiantes dans des «Centres de Formation en Alternance» -CFA- intra ou inter-entreprises dans le domaine du transport et de la logistique à travers un accord spécifique avec le Département de la formation Professionnelle.



Les plans de formation pré-embauche sont définis à partir des besoins en ressources qualifiées présentés pour chacun des profils, le tableau ci-après synthétise les besoins en profils cumulés à l'horizon 2015 et 2030 :

Nombre de lauréats par filière aux horizons 2015 et 2030

Profils		2015	2030
Management et Ingénieurs	Directeur logistique/Manager chaîne logistique	600	1600
	Manager en commerce international et logistique multimodal	200	800
	Ingénieur logistique	800	3000
	Ingénieur des Systèmes d'Information Logistique et Gestion Programmation assistée par Ordinateur	500	1500
	Ingénieur conditionnement et génie de la chaîne de froid	250	600
Technicien Spécialisé	Technicien supérieur d'exploitation logistique	2500	8000
	Technicien en approvisionnement	2000	5000
Technicien Spécialisé	Technicien en flux de production et qualité	1500	3500
	Technicien en transport de marchandises et Matières dangereuses	1500	5000
	Technicien en conditionnement	550	1500
	Technicien en maintenance et gestionnaire de zone	1000	3500
	Responsable d'équipe logistique	3500	7000
	Transitaires douaniers	400	700
Opérateurs spécialisés	Préparateur de commande	6500	20000
	Agent d'entreposage et de magasinage / chef de quai	5000	15000
	Réceptionnaire et expéditeur	5000	15000
	Cariste d'entrepôt	7800	25000
	Conducteurs d'engins portuaires	2000	7000
	Chauffeurs et conducteurs	20000	50000
Total		61.600	173.300

2. Formations post-embauche

Cette initiative consiste en la mise en place d'une assistance technique OFPPT visant la mise à niveau des chauffeurs à travers l'introduction d'une formation minimale obligatoire de même type que les FIMO (Formation Initiale Minimum Obligatoire) et FCOS (Formation Continue Obligatoire de Sécurité) françaises.

AXE 5 - GOUVERNANCE POUR LA MISE EN OEUVRE DE LA STRATÉGIE

1. Agence Marocaine pour le Développement de la Logistique et Observatoire de la compétitivité logistique :

La mise en œuvre de la nouvelle stratégie logistique constitue un défi majeur eu égard à la multiplicité des acteurs et des domaines de compétences institutionnels qu'elle fait intervenir (administrations, collectivités locale, opérateurs économique, partenaires institutionnels) et aux enjeux clés autour d'un programme lourd de développement des plateformes logistiques à gérer.

La mise en œuvre de cette stratégie nécessite un effort cohérent qui s'inscrit dans le temps et des arbitrages complexes à opérer sur des domaines ne relevant pas nécessairement des prérogatives d'un seul ministère.

À cet effet, et vu l'envergure des enjeux et impacts attendus de cette stratégie, une structure de gestion dont le rôle essentiel est la coordination et la syndication au niveau national des différents acteurs de la compétitivité logistique autour de projets spécifiques est primordiale.

Cette structure intitulée «l'Agence Marocaine de Développement de la Logistique », sera le bras armé du gouvernement pour la mise en œuvre de la stratégie logistique du Royaume. Cette Agence est chargée de :

- réaliser les études définissant les stratégies et plans d'actions visant le développement de la logistique ;
- élaborer un schéma directeur des zones d'activités logistiques,
- élaborer les études afférentes au développement des zones d'activités logistiques et promouvoir le développement desdites zones ;
- rechercher et identifier l'assiette foncière pour le développement des zones d'activités logistiques;
- mettre en œuvre la politique du gouvernement en matière de promotion de l'émergence d'opérateurs intégrés de la logistique ;
- participer, avec les autorités gouvernementales concernées, à l'élaboration des plans de formation dans les domaines de la logistique ;
- assurer le suivi et la mesure du niveau d'efficacité et de performance des services logistiques.

Concernant ce dernier point, les missions de veille, de suivi et de mesure de la performance du secteur de la logistique seront assurées par l' Observatoire Marocain de la Compétitivité Logistique piloté par un sous comité public-privé, avec une gestion autonome au sein de l'Agence Marocaine pour le Développement de la Logistique.

L'Observatoire constituera également une force de propositions pour l'amélioration de la compétitivité logistique, il se chargera dans ce sens de la collecte des informations sur le secteur, l'établissement et la publication de manière régulière des indicateurs pertinents mesurant les progrès réalisés dans le secteur.

2. Pilotage et suivi du plan d'action de la nouvelle stratégie logistique :

La mise en œuvre du plan d'action issu de la nouvelle stratégie logistique s'opérera selon un partenariat public-privé qui sera traduite par un Contrat Programme couvrant la période 2010-2015 et spécifiant les engagements de chaque partie. Ce contrat programme cadre sera décliné en contrats d'application détaillant les différentes initiatives de la nouvelle stratégie logistique.

Afin de garantir une coordination et un suivi à haut de la mise en œuvre de cette nouvelle stratégie un comité présidé par le Premier Ministre et constitué d'acteurs publics et privés sera institué. Il aura pour mission de fixer les priorités et lancer les travaux de chaque chantier, d'opérer les arbitrages nécessaires et de communiquer autour de l'état d'avancement des différents chantiers.

ROYAUME DU MAROC



MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT
ET DES TRANSPORTS

Avril 2010