

SPÉCIAL

LA VIE éco

TRANSPORT & LOGISTIQUE



➤ **LA LOGISTIQUE À LA TRAÎNE**

Les points faibles de la filière.
Les solutions proposées
par le gouvernement.

➤ **LE POINT PAR FILIÈRES**

Les impacts de l'Open Sky. Interview du
PDG de La Voie Express. Radioscopie
2009 par mode de transport de l'OMC.

SUR LA ROUTE DE LA MODERNITÉ



Enfin une stratégie à la mesure de l'ambition

P. 4-5



Ce que révèle la radioscopie de l'OMC

P. 6-10



Logistique intégrée : l'expérience de La Voie Express racontée par son fondateur

P. 12-13



Logistique : 60 000 personnes à former d'ici 2015

P. 15



Accidents de la route : un bilan mortel des 10 dernières années

P. 16-17



Libéralisation de l'aérien : un bilan globalement positif depuis 2004

P. 18-19

LES SOLDES
by AIRFRANCE

achetez jusqu'au 31 janvier

MOYEN-ORIENT
2 500 ^{DH} ^{HT}
A/R

ASIE
4 000 ^{DH} ^{HT}
A/R

AMÉRIQUE DU NORD
4 500 ^{DH} ^{HT}
A/R

CUBA
5 500 ^{DH} ^{HT}
A/R

+ d'offres sur
www.airfrance.com/ma

Voyages du 1er février au 31 mars 2010.
Tarifs à partir de, hors taxes et soumis à conditions.
Renseignez-vous au 08 902 0 18 18 (2,88 sh TTC/min, à partir d'un poste fixe)
auprès des agences Air France ou dans votre agence de voyages.
AIRFRANCE KLM

Le transport du personnel peut augmenter la productivité de votre entreprise?

Oui, si vous faites appel à Maroc Express...

Maroc Express
LE TRANSPORT DU PERSONNEL

Délais Confort Sécurité

Maroc Express vous assure les meilleurs services pour le transport de votre personnel. Grâce à une large flotte de véhicules récents et une équipe opérationnelle présente sur le terrain, nous vous offrons une parfaite ponctualité et un confort remarquable.

Choisir Maroc Express pour le transport de votre personnel c'est aussi un gage de sécurité au quotidien.

Tél (LG) : 022 61 32 32 • Fax : 022 60 32 82 • www.maroc-express.com

Maroc Express
Transport personnel

1^{er} OPERATEUR LOGISTIQUE INTEGRE



Nous avons toutes les Ressources pour vous accompagner dans votre compétitivité.

La Voie Express Logistics vous permet d'externaliser toute votre chaîne logistique de bout en bout en vous offrant une «Solution Globale Intégrée Personnalisée». Et ce, grâce à la maîtrise de ses trois métiers, à savoir : La Messagerie, Les opérations de Transports et la gestion Logistique en Entrepôts, de vos marchandises ou colis.

Grâce à son système d'Information Intégré Temps Réel des plus performant du secteur, nous vous offrons un niveau de Qualité élevé en terme de prestation, de délai, de coût et de remontée d'informations.

L'externalisation de votre Logistique Transport, Distribution, Messagerie et Entreposage vous permettra de vous concentrer sur votre COR Business, tout en disposant d'une grande flexibilité et réactivité, quelque soit les volumes à traiter, leurs diversités et leurs complexités.



TANGER - Site Tanger centre :
 • 4 000 m² de surface entrepôt
 • 6 000 palettes de capacité de stockage
 • 7 portes de chargement et déchargement



RABAT - Site Rabat Ain Atiq :
 • 5 000 m² de surface entrepôt
 • 7 000 palettes de capacité de stockage
 • 10 portes de chargement et déchargement



CASABLANCA - Site Ain Sebaâ :
 • 4 000 m² de surface entrepôt
 • 6 000 palettes de capacité de stockage
 • 10 portes de chargement et déchargement



CASABLANCA - Site Casa sud :
 • 30 000 m² de surface entrepôt en module de 5 000 m²
 • 46 000 palettes de capacité de stockage
 • 66 portes de chargement et déchargement

LA VOIE EXPRESS EN CHIFFRES

- **22** agences - entrepôts en propre à travers le Maroc.
- **390** Collaborateurs femmes et hommes.
- **280** véhicules moteurs en propre.
- **4 300** clients au portefeuille de la PME à la multinationale.
- **5** millions de colis traités/an.
- **350 000** opérations transport/an.
- **129** destinations desservies quotidiennement en Messagerie.
- **60 000** m² de surface d'Entreposage.



● Plate-formes Logistiques en propre
 ● Agences Messagerie en propre

19, rue Abou Bakr Bnou Koutia - Casablanca - Maroc
 Tél. : 05 22 34 43 16 (9 L.G.) - Fax : 05 22 34 42 64
 Infos@LaVoieExpress.ma - www.lavoieexpress.ma
SERVICE RAMASSAGE : 05 22 34 33 33 (L.G.)

La stratégie est prête, il reste l'application

➤ Un contrat programme pour le développement de la logistique bientôt signé.

➤ Réduction des coûts, prestations intégrées et aux normes, professionnalisation des opérateurs..., des objectifs ambitieux.

➤ Parmi les mesures prévues, la création d'un observatoire national de la logistique pour le pilotage de la mise en œuvre de la stratégie.



■ Le futur contrat programme logistique contribuera à améliorer la productivité de la filière tout en réduisant ses coûts. Cela devrait se traduire par une modernisation de l'ensemble des opérations techniques.

**L'OBSERVATOIRE
NATIONAL DE LA
LOGISTIQUE
CONSTITUERA UNE
COURROIE DE
TRANSMISSION DES
MESURES PRISES PAR
LES POUVOIRS
PUBLICS DANS
LE SECTEUR**

Le 1^{er} contrat programme sur la logistique sera bientôt dévoilé. Signé par la Confédération générale des entreprises du Maroc (CGEM) et le gouvernement, il s'étalera jusqu'en 2015. Initialement prévu de 2009 à 2015, le contrat programme inédit est attendu avec impatience par les opérateurs du secteur des transports. Un volet sur les transports est prévu afin notamment de combler les lacunes de l'ancien contrat programme sur les transports qualifié d'«échec cuisant» par beaucoup. Ce nouveau contrat multimodal prévoit de proposer des solutions intégrées afin de favoriser la compétitivité de la logistique du pays.

En effet, bien que les exportations au Maroc enregistrent une croissance positive ces vingt dernières années (taux de progression de 8,7 par an en moyenne selon les données de la Banque Mondiale) suite aux accords de libre-échange signés avec l'Union Européenne et les Etats-Unis (respectivement en 1996 et 2004), notre pays souffre aujourd'hui d'un système de logistique défaillant et peu compétitif face à une vive concurrence mondiale du fait de l'abaissement des barrières douanières (voire une disparition complète des taxes douanières d'ici quelques années). Le classement établi en 2006 par la Banque Mondiale sur la compétitivité des pays fait figurer le Maroc à la 96^e place sur la liste des 150 pays audités. En outre, le poids de la variable logistique est important. La logistique au Maroc coûte près de 20% dans le PIB national. Comparativement aux autres pays, le coût de l'activité logistique dans notre pays est deux fois supérieur à celui des pays européens, où il avoisine les 13%. Dans des pays émergents comme le Brésil, le Mexique et l'Inde, le poids de la logistique dans l'activité économique nationale est de 17%, et de 15% dans les pays d'Europe Centrale. «La logistique d'un pays peut être un maillon fort de son économie, comme un maillon faible», explique Larbi Ziaty, conseiller au sein de la Fédération nationale des transports de marchandises. Avant de poursuivre : «Les deux problèmes aujourd'hui au Maroc résident dans la cherté des terrains fonciers et les emplacements disponibles qui ne sont pas du tout adap-

rence mondiale du fait de l'abaissement des barrières douanières (voire une disparition complète des taxes douanières d'ici quelques années). Le classement établi en 2006 par la Banque Mondiale sur la compétitivité des pays fait figurer le Maroc à la 96^e place sur la liste des 150 pays audités. En outre, le poids de la variable logistique est important. La logistique au Maroc coûte près de 20% dans le PIB national. Comparativement aux autres pays, le coût de l'activité logistique dans notre pays est deux fois supérieur à celui des pays européens, où il avoisine les 13%. Dans des pays émergents comme le Brésil, le Mexique et l'Inde, le poids de la logistique dans l'activité économique nationale est de 17%, et de 15% dans les pays d'Europe Centrale. «La logistique d'un pays peut être un maillon fort de son économie, comme un maillon faible», explique Larbi Ziaty, conseiller au sein de la Fédération nationale des transports de marchandises. Avant de poursuivre : «Les deux problèmes aujourd'hui au Maroc résident dans la cherté des terrains fonciers et les emplacements disponibles qui ne sont pas du tout adap-

UN SECTEUR MAL OUTILLÉ

■ Toutes catégories confondues, des dysfonctionnements ont été constatés au sein des entreprises de transport par la Fédération nationale des transports des marchandises. Voici les principaux dysfonctionnements :

- multiplication des dépôts et des erreurs dans la configuration des dépôts;
- mauvais dimensionnement des sites;
- erreurs de définition du stock outil;
- inadaptation des capacités de réception et

d'expédition par rapport aux flux;

- inexistence de coordination logistique entre les services d'une même entreprise et entre les filiales d'un même groupe;
- absence d'optimisation des camions ruptures de charges qui peuvent être évitées, délais d'attente longs, inadaptation des plans de palettisation;
- modification fréquente des plans de tournée;
- manque de code à barres et de traçabilité

tés aux activités des entreprises». Un rapport sur la logistique au Maroc établi en 2006 fait état également d'«un manque de coopération entre les acteurs, une gestion de l'information peu moderne et une offre de formation mal adaptée aux besoins des entreprises sont autant d'handicaps pour la croissance économique du pays». A côté de cela, le pays poursuit depuis quelques années et entreprend de grands projets ambitieux (TangerMed, futur TGV, nouvelles lignes ferroviaires, rocade Tanger-Saïdia, etc.). Ainsi, l'un des piliers prévu dans la feuille de route du nouveau contrat programme prévoit la création de zones logistiques à proximité des agglomérations à des prix raisonnables. Domaine maritime, portuaire, ferroviaire et routier : toutes les branches du transport sont concernées par le plan gouvernemental.

Réduire de 20 à 15% le coût de la logistique dans le PIB national

Pour relever ce nouveau défi, les opérateurs publics et privés doivent s'unir et travailler de concert. «La création par les professionnels d'une association représentative de toutes les entreprises faisant appel à la filière logistique devrait permettre de renforcer l'action du ministère concerné en charge des activités», indique Larbi Ziaty. Un Observatoire de la logistique est prévu dans le futur contrat programme. Ce dernier constituerait une courroie de transmission des mesures prises par les pouvoirs publics pour le développement de ce secteur ; il sera également une force de proposition opérationnelle pour la promotion d'une logistique de qualité à moindre coût, contribuant à rendre le produit marocain plus compétitif à l'exportation, et les flux de distribution plus rationnels à l'intérieur du territoire national. Président de la commission logistique au sein de la CGEM et PDG de la Voie Express, Mohamed Talal in-

siste également sur la «nécessité de se concerter entre opérateurs du secteur des transports de marchandises pour prendre des décisions communes relatives à notre métier».

Selon les dernières études réalisées dans ce domaine (notamment pour les comptes du ministère de l'équipement et du transport et le ministère de l'in-

LE CLASSEMENT ÉTABLI EN
2006 PAR LA BANQUE
MONDIALE SUR LA
COMPÉTITIVITÉ DES
PAYS FAIT FIGURER LE
MAROC À LA 96^E PLACE SUR
UNE LISTE DE 150 PAYS
AUDITÉS

dustrie), le coût de la logistique représente, selon les branches industrielles, de la moitié aux deux tiers des charges du facteur travail. Dans les activités manufacturières, telles que la mécanique, le textile et l'électronique, ce coût atteint 25% de la valeur ajoutée et pour les exportations des produits agricoles ou la distribution, les frais du transport international représentent 15 à 30 % du prix de ces produits.

La logistique constituera assurément une des clés de succès des autres stratégies sectorielle mises en oeuvre (Emergence, Maroc Vert, Maroc Export Plus...) et le Maroc n'a d'autres choix que de réussir sa réforme ■

LOGISTIQUE : LES MAILLONS FAIBLES DE LA CHAÎNE

■ Un coût portuaire supérieur d'environ 30% par rapport à la concurrence régionale

- Coût prohibitif du foncier pour la mise en place des plateformes logistiques, notamment à Casa, Agadir, Meknès et Nador
- Méfiance des chargeurs pour communiquer les stocks, les cadences de production et leur clientèle
- La petite taille de nombreux chargeurs les empêchant de supporter les coûts de l'externalisation de leur logistique
- La faiblesse de la main-d'œuvre compétente dans ce domaine

- L'absence d'une stratégie globale nationale
- La faiblesse de l'offre de prestations logistiques qui, de plus, sont peu diversifiées
- La quasi-totalité des entreprises proposant une palette complète de services logistiques sont des filiales d'importants groupes européens ayant une clientèle composée d'entreprises multinationales
- Les services de messagerie restent sous la domination de filiales d'entreprises multinationales : DHL, Chronopost, UPS, Fedex, etc.)

ISO 9001

BUREAU VERITAS

Certification

Tanger Med vous réserve le meilleur accueil, c'est certifié.

Tanger Med, premier port marocain certifié ISO 9001.

Parce que la qualité de l'accueil des navires est un sujet d'attention majeur pour tous nos clients et partenaires, l'ensemble des activités qui y sont liées sont désormais certifiées ISO 9001 par le Service de Normalisation Industrielle Marocaine et le Bureau Veritas, confirmant ainsi notre engagement d'excellence envers nos clients et partenaires.

Ce que révèle la radioscopie de l'OMC

- Dans son rapport d'examen des politiques commerciales au Maroc de mai 2009, l'OMC dresse un état des lieux sectoriel du marché du transport marocain.
- Aérien, ferroviaire, maritime et routier : données chiffrées et éléments de compréhension par filières sont fournis dans ce document de référence.

TRANSPORT ROUTIER

Les transports routiers disposent d'un réseau de 58 000 km de routes et chemins dont plus de 35 000 km de routes revêtues. En 2009, le réseau autoroutier comptait 916 km d'autoroutes en exploitation, et 483 km en cours de réalisation. Au niveau interne, le transport routier de marchandises est dominant (environ 75 % du total des flux de marchandises hors phosphates).

La réforme du transport routier avait déjà été entamée en 2000 avec le lancement d'un programme de mise à niveau qui a abouti à la promulgation de la Loi n° 16/99, en vigueur depuis mars 2003. Cette loi a, entre autres, supprimé le monopole d'affrètement de l'Office national des transports (ONT), et éliminé l'agrément de transport routier des marchandises. Le transport à l'aide de camions de moins de 8 tonnes de PTC (qui représentaient plus d'un tiers de l'offre globale et opéraient essentiellement dans le secteur informel) a également été intégré dans le secteur organisé. En juin 2006, les coûts de référence moyens du transport routier de marchandises pour compte d'autrui ont été introduits et publiés. Selon les autorités, ils sont établis dans un objectif d'information et d'orientation des différents intervenants (chargeurs, commissionnaires et opérateurs). La disposition exigeant la nationalité marocaine pour l'exercice d'activité de transport a été amendée en mars 2006. Depuis lors, ces activités peuvent être exercées aussi par des ressortissants d'États avec lesquels le Maroc a conclu un ALE. Le 1^{er} janvier 2007, l'ONT a été transformé en Société nationale des transports et de la logistique (SNTL), une société anonyme aux capitaux publics (100 %).

Selon les statistiques de mars 2008, le nombre de nouvelles entreprises de transport routier de marchandises créées depuis le début de la réforme en mars 2003 s'élevait à 11 040. Elles se sont jointes aux 20 000 déjà opérationnelles auparavant. Le transport routier reste néanmoins caractérisé par son atomisme et la prédominance du secteur informel, 80% des entreprises disposant d'une flotte de moins de trois camions. En outre, 88,6 % des entreprises nouvellement créées sont de forme individuelle et seules 10 % sont enregistrées sous la forme juridique «SARL». Pendant la même période, quelque 69 828

camions ont été enregistrés; 32 432 de moins de 8 tonnes ont été intégrés dans le secteur formel.

Les accords bilatéraux conclus entre le Maroc et ses partenaires précisent le régime de l'autorisation préalable pour effectuer des transports internationaux routiers (TIR). Les contingents de ces autorisations sont fixés par des commissions mixtes. Ainsi, des carnets de circulation sur le territoire national sont délivrés aux transporteurs étrangers par les services de l'ADII au bureau frontière, couvrant le transport jusqu'à la destination de la marchandise déclarée à la douane. Le fret de retour est interdit, sauf sur autorisation de l'autorité gouvernementale chargée des transports. Toutefois, pour les véhicules provenant des pays avec lesquels le Maroc n'a pas conclu d'accords, le paiement d'une redevance de 10 DH par tonne de poids total autorisé en charge et par jour est exigé au bureau frontière. La participation du pavillon national au TIR reste néanmoins toujours limitée. Selon les autorités, ceci est dû notamment aux difficultés croissantes d'obtention de visas par les conducteurs marocains, et à la multiplicité des autorisations exigées y compris les frais y afférents.

Afin de réduire les coûts de transport, le gouvernement continue à accorder divers allègements fiscaux, tels que l'exonération de la TVA sur les opérations de transport international et sur les prestations de services qui leur sont liées; l'exonération de la TVA à l'importation d'autocars, de camions et des biens d'équipement nécessaires à l'exercice des activités de TIR; l'exonération de la TVA lors de l'acquisition d'autocars, de camions et des biens d'équipement y afférents; l'application du droit de douane minimum (2,5 %) aux importations de remorques réservées au transport des produits de textile et des vêtements destinés à l'exportation; la récupération par les entreprises de transport public routier et par les entreprises assurant le transport routier des marchandises pour leur propre compte de la TVA sur le gasoil qu'elles utilisent.

Les prix de transport routier de marchandises ont été libéralisés en février 2004. Les prix du transport routier des voyageurs sont fixés par arrêté ministériel.

La taxe annuelle sur le transport privé de marchandises au profit de l'ONT, qui variait de 275 DH à 7 560 DH (en fonction du poids), et la taxe *ad valorem* prélevée par l'ONT ont été éliminées en 2004. La taxe à l'essieu a été modifiée



■ Aujourd'hui, 80% des entreprises de transport routier disposent d'une flotte de trois camions tout au plus.

par la Loi de finances 2004. Ainsi, les véhicules automobiles servant au transport de marchandises et de voyageurs sont sujets au paiement de la taxe à l'essieu qui varie entre 800 DH et 11 000 DH par an en fonction du poids total en charge. Les autres taxes actuellement en vigueur sur le transport routier de marchandises et de voyageurs sont la taxe annuelle sur la charge pour les véhicules de transport routier de marchandises pour compte propre dont le PTC dépasse 3,5 tonnes (20DH/tonne); la taxe urbaine pour les autocars de transport public de voyageurs au profit des collectivités locales (selon la nature de l'autocar et environ 500 DH par an); et la taxe d'admission temporaire concernant les véhicules immatriculés à l'étranger à leur entrée au Maroc dans le cadre du régime d'admission temporaire.

TRANSPORT FERROVIAIRE

Le réseau ferroviaire marocain comprend 1 989 km, dont 1 014 km sont électrifiés, et 600 km à voie double. En 2007, le transport de marchandises s'élevait à 35,9 millions de tonnes (contre 29,8 millions de tonnes en 2002) dont environ trois quarts concernaient le transport de phosphates. Le nombre de voyageurs transportés a atteint 26,1 millions, en hausse de 14,7 millions en 2002.

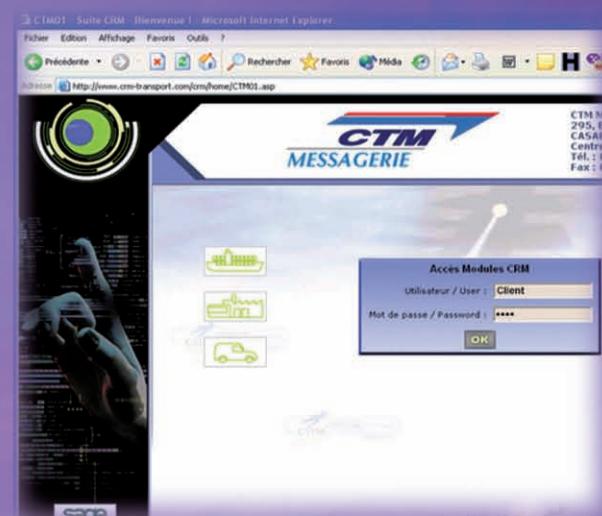
L'État détient toujours le monopole de construction, d'exploitation et de ges-

tion des lignes ferroviaires à travers l'Office national des chemins de fer (ONCF). Les transports de passagers, de marchandises (autres que le phosphate) et de phosphate représentent respectivement 34, 15 et 51 % des revenus de l'ONCF. Les prix des transports ferroviaires ont crû depuis juin 2002. Les recettes sur le trafic de voyageurs se sont accrues graduellement de 540 millions de DH en 2002 à 970,4 millions de DH en 2007, et celles sur le fret de 1,4 milliard de DH à 2,9 milliards.

Pour remédier aux difficultés de ce mode de transport telles que le manque de ressources pour l'extension du réseau, le gouvernement est en train de faire des investissements importants dans le secteur, ainsi que de restructurer l'ONCF pour faciliter la participation du secteur privé dans la construction et l'opération. Sous le contrat-programme 2005-2009 entre le gouvernement et l'ONCF, il est prévu d'investir 18 milliards de DH.

Le cadre réglementaire a aussi été renouvelé par l'adoption en 2005 de la Loi n° 52-03. Celle-ci prévoit l'ouverture du secteur à la concurrence en autorisant l'arrivée de nouveaux opérateurs. Elle précise, entre autres, les activités ferroviaires qui peuvent être confiées à des entreprises à travers des conventions de concession conclues avec l'État (telles que la gestion des infrastructures d'une partie définie du réseau ou leur construction et/ou exploitation). L'exploitation technique et commerciale peut également s'effectuer dans le cadre d'une licence d'exploitation de transport ferro-

.../...



MESSAGERIE EXPRESS - RAMASSAGE - LIVRAISON À DOMICILE TRACK & TRACE - LOCATION DE CAMION - DISTRIBUTION PRESTATIONS LOGISTIQUES

CTM Messagerie dispose des atouts essentiels pour permettre le bon acheminement de vos envois et leur livraison dans les meilleurs délais en toute sécurité.

CTM Messagerie met à votre disposition des services complémentaires couvrant toute la chaîne logistique (réception de marchandise, gestion de stock, préparation de commande, distribution, etc...). Grâce à son système de traçabilité "Track & Trace", CTM Messagerie vous permet de connaître à tout moment l'évolution de votre marchandise dans l'acheminement, depuis sa prise en charge jusqu'à sa livraison effective, en toute sécurité et en temps réel.

VOS ENGAGEMENTS SONT LES NÔTRES



CENTRE D'APPEL
0522 940 700
www.ctm.ma



.../...

viaire délivrée par l'État. Dans ce cas, l'opérateur est tenu de passer avec le gestionnaire d'infrastructures ferroviaires concerné une convention en vue de leur utilisation.

La Loi n° 52-03 prévoit également la création de la Société marocaine des chemins de fer (SMCF), qui sera une société anonyme dont le capital sera détenu à 100 % par l'État, et qui se substituera à l'ONCF. Elle se chargera, dans le cadre d'une convention de concession de 50 ans, de la gestion des infrastructures ferroviaires, ainsi que de leur exploitation technique et commerciale, y compris la fourniture des services de transport ferroviaire. La SMCF sera seule habilitée à passer avec des tiers les conventions susmentionnées; et à délivrer des licences d'exploitation technique et commerciale sur une partie du réseau ferroviaire concédé. La convention précise les conditions d'utilisation des infrastructures, ainsi que la rémunération à verser à la SMCF. Les conventions ou licences ne pourront être conclues ou accordées qu'au cas où il s'agit d'une prestation complémentaire aux missions dévolues à la SMCF ou que celle-ci estime que le prestataire peut les effectuer de manière plus avantageuse qu'elle.

Dans le cadre de la réforme du secteur, l'ONCF s'est désengagé depuis 2002 de ses activités annexes, telles que

les hôtels, la caisse interne des retraites, le gardiennage et la surveillance, le nettoyage des gares et du matériel roulant, l'assurance responsabilité civile de l'ONCF vis-à-vis des tiers, rentes accidents du travail, l'imprimerie, et les bagages et colis express. Des études sont en cours pour pouvoir entamer le transfert, vers des prestataires privés, d'autres activités annexes plus complexes dont la maintenance du matériel roulant et des infrastructures.

TRANSPORT MARITIME

Le transport maritime est d'une importance primordiale pour l'économie du Maroc – environ 98% du commerce extérieur transite par voie maritime. La quasi-totalité du trafic maritime marocain est constituée des activités du commerce international, le reste étant du trafic de cabotage national (principalement des produits pétroliers). En 2008, la flotte sous pavillon marocain se composait de 33 unités pour une capacité de 248 000 tonnes de port en lourd (TPL), dont 112 000 TPL pour les navires pétroliers et chimiquiers; le transport de marchandises a porté sur un tonnage de 67,6 millions de tonnes (contre 57 millions en 2002). Le taux de participation de l'armement maro-

cain au commerce extérieur est passé de 10,6% en 2001 à 14,5% en 2006, puis à 12,5% en 2007. Cette faible participation s'explique par plusieurs facteurs dont, notamment, l'absence de taille adéquate pour la plupart des opérateurs marocains, ainsi que par l'état technique de la flotte qui engendre des coûts d'exploitation élevés, et la hausse des cours des hydrocarbures.

Pour y remédier, le gouvernement a entamé en 2006 la réforme du transport maritime dans le but de libéraliser le transport de fret en lignes régulières; la réforme s'est étalée entre mai 2006 et juillet 2007 et a porté sur la libéralisation en trois étapes. La première, entrée en vigueur le 30 mai 2006, a supprimé les contraintes imposées aux navires battant pavillon marocain en leur permettant d'opérer librement, sans autorisation préalable, sur toutes les lignes maritimes sans restrictions et en leur garantissant le droit de recourir à l'affrètement à tout moment pour réagir aux opportunités du marché. La seconde étape, entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2006, a permis à tous les navires (propres ou affrétés) indépendamment du pavillon, d'opérer des services directs en provenance et/ou à destination des ports marocains sans restrictions ni autorisations préalables. La troisième étape, entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2007 (la date effective de la libéralisation totale du fret), a permis aux navires battant pavillon étranger (propres ou affrétés), d'opérer librement également les services d'escale (wayport) et les services de transbordement en provenance et/ou à destination des ports marocains.

Les armateurs sont juste tenus de notifier préalablement à la Direction de la marine marchande l'ouverture de nouveaux services; les procédures d'autorisation antérieures sont abolies. Depuis la circulaire, une quarantaine de nouvelles lignes (principalement pour le transbordement) ont été initiées par des compagnies (nationales et étrangères).

En 2008, 11 compagnies marocaines de transport maritime étaient recensées, exploitant 33 unités sous pavillon marocain. Trois armateurs privés marocains se partageaient en 2007 plus des deux tiers du trafic acheminé par les sociétés marocaines: la Compagnie marocaine de la navigation (COMANAV), l'International Maritime Transport Corporation (IMTC) et la Méditerranéan Shipping Company (MSC Maroc). La COMANAV, le premier transporteur maritime du Maroc, a été restructurée, puis privatisée en 2007. Au moment de sa privatisation, elle opérait une flotte de 10 navires propres, employait plus de 1 500 personnes, et était le premier manutentionnaire au Maroc, avec 35% de parts revenant aux armateurs marocains.

Les tarifs de transport maritime sont

fixés par les armements eux-mêmes. L'intervention de l'Administration de la marine marchande se limite à la régulation du secteur, aux contrôles de sécurité, à l'immatriculation des unités et l'inscription des gens de mer. Pour battre pavillon marocain, le bateau doit avoir son port d'attache au Maroc; il y a également des obligations de nationalité à observer. Ainsi, pour les personnes physiques, le navire doit appartenir à 75% à des Marocains, et pour les personnes morales, la majorité des membres du conseil d'administration ou conseil de surveillance doivent être de nationalité marocaine. En outre, le président du conseil d'administration, le directeur ou l'administrateur-délégué doivent être marocains. Toutefois, par dérogation, un navire appartenant à des ressortissants étrangers ou des sociétés étrangères peut battre pavillon marocain s'il a son port d'attache à Tanger, appartient à des particuliers domiciliés au Maroc

ou à des sociétés ayant leur siège social à Tanger ou dont une filiale a son siège social dans ce port et fait escale au port de Tanger au moins une fois par semestre. Des obligations de nationalité s'appliquent aussi quant à l'équipage. Ainsi, la moitié de l'équipage (y compris le capitaine et les officiers) doit être de nationalité marocaine dans le cas des navires de commerce et de servitude. Par ailleurs, le capitaine et les officiers doivent être de nationalité marocaine pour pouvoir exercer à bord du pavillon marocain. L'activité de cabotage est réservée exclusivement au pavillon national.

Le sous-secteur portuaire consiste en 35 ports (y compris le Tanger Med, voir ci-après), dont 13 de commerce, 17 de pêche (plus 5 abris de pêche) et 5 de plaisance. Le volume global des échanges commerciaux réalisés à travers les ports marocains est passé de 57 millions de tonnes en 2002 à 67,6 millions de tonnes en 2008. Le trafic portuaire est dominé par les importations (41,4 millions de tonnes, contre 26,1 millions de tonnes pour les exportations). Le port de Casablanca assure à lui seul près de 40% du trafic et 37% du chiffre d'affaires. Le nombre de passagers transitant par les ports marocains est de l'ordre de 4 millions par an.

Le sous-secteur portuaire a aussi été réformé afin d'améliorer le niveau de compétitivité des ports marocains en réaménageant l'organisation portuaire et en supprimant le monopole de fait exercé par l'ODEP et l'oligopole exercé par les sociétés de manutention des marchandises à bord afin de faire baisser les coûts, ainsi qu'en améliorant le niveau de qualité et de sécurité. La réforme entamée en décembre 2006 s'est traduite notamment par la restructuration institutionnelle (ci-après), l'introduction de «l'unicité de la manutention» dans quatre

SELON LES STATISTIQUES DE 2008, LE NOMBRE DE NOUVELLES ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES CRÉÉES DEPUIS LE DÉBUT DE LA RÉFORME EN MARS 2003 A ATTEINT 11 040

Pour le transport de vos marchandises, Maroc Express vous assure...



...une prestation personnalisée



Quelle que soit la destination de votre envoi, Maroc Express vous garantit un résultat fiable et de qualité adapté à votre activité et aux contraintes de livraison de vos destinataires.

Pour une meilleure adaptation à vos besoins, Maroc Express a développé, à côté de la fonction du transport, un ensemble de services variés.

Tél (LG) : 022 61 32 32 • Fax : 022 60 32 82 • www.maroc-express.com

Maroc Express
Transport marchandises

ports (dont celui de Casablanca), qui devrait se traduire par la suppression de la rupture de responsabilité bord/terre, le gain de la productivité, la diminution des délais de séjour des navires, ainsi que la réduction des coûts de passage portuaire, et l'abolition des centres d'embauche. En outre, et afin d'introduire la concurrence au port de Casablanca, un deuxième opérateur de manutention (SOMAPORT) a été constitué à partir des sociétés de stevedoring opérant au port. Dès mars 2007, l'ANP publie les tarifs publics plafond provisoires au port de Casablanca.

Le cadre législatif a été mis à jour par l'adoption de la Loi n° 15-02 relative aux ports et portant création de l'Agence nationale des ports et de la Société d'exploitation des ports, entrée en vigueur le 5 décembre 2006. Une «feuille de route» pour le port de Casablanca a été signée le 14 décembre 2007. Celle-ci a pour objectif d'accélérer le développement des infrastructures et équipements, ainsi que d'améliorer les performances opérationnelles à travers notamment la réorganisation de l'exploitation portuaire, la simplification des procédures et l'optimisation du circuit d'information.

Dans le cadre de la réforme, les fonctions commerciales et d'autorité ont été séparées par la création de l'Agence nationale des ports (ANP) et de la Société d'exploitation des ports (SODEP), issues de la scission de l'Office d'exploitation des ports (ODEP). L'ANP (un établissement public) est en charge de la régulation du secteur, de l'octroi des concessions et des autorisations d'exercice des activités portuaires et de la maintenance et modernisation des infrastructures portuaires. L'ANP exerce ses attributions sur l'ensemble des ports du Maroc, à l'exception du port de la zone spéciale de développement Tanger-Méditerranée. Les activités commerciales telles que la manutention et le magasinage de l'ODEP ont été reprises par la SODEP, une société anonyme à capital public. Le capital de la SODEP sera ouvert au secteur privé. D'autres entités seront autorisées par l'ANP à exercer ces activités, ce qui éliminerait le monopole des opérations portuaires.

La mise en service progressive d'un nouveau complexe portuaire (le Tanger-Med I et II) est en cours depuis l'été 2007 avec l'entrée en exploitation du Tanger-Med I, d'une capacité annuelle de 3,5 million d'EVP (équivalent vingt pieds), correspondant à 8,5 millions de conteneurs. Il est adossé à des zones franches logistiques, commerciales et industrielles. D'ici 2015, le complexe portuaire Tanger Med (I et II) devrait atteindre la capacité totale de 8 millions de conteneurs, 7 millions de passagers, 700 000 camions, 2 millions de véhicules et 10 millions de tonnes de produits pétroliers. Tanger Med II (qui constitue une extension du Tanger-Med I) disposera d'une capacité de 5 millions d'EVP, et devrait devenir opérationnel en 2012. Le Tanger Med se concentrera essentiellement sur les activités de transbordement de conteneurs. Il compren-

dra aussi un terminal d'hydrocarbures et un terminal ferroviaire, dont les mises en service sont prévues pour 2009.

Le Tanger Med est soumis à l'autorité de l'Agence spécialisée TMSA (Agence spéciale du port de Tanger-Méditerranée), créée en septembre 2002. La TMSA est une société anonyme contrôlée directement par l'État à travers le Fonds Hassan II pour le développement économique et social, et dotée de prérogatives publiques considérées nécessaires à la réalisation du projet Tanger-Méditerranée telles que celles d'autorité portuaire et d'autorité des zones franches. La TMSA est ainsi en charge de l'aménagement du territoire et de l'aménagement urbanistique au niveau de la zone spéciale de développe-

ment étendue sur une superficie de 500 km² autour du port Tanger-Med.

Elle est exonérée du paiement de l'IS et bénéficie, avec les sociétés intervenant dans la réalisation du projet, des avantages accordés aux entreprises des ZFE. Le Tanger Med est exonéré de la TVA.

Certaines activités portuaires sont assurées par des entreprises privées. Celles-ci incluent les fournitures de navire (shipchandling), gardiennage, ramassage des ordures et nettoyage des navires, et ravitaillement et récupération de ferraille. D'autres activités, telles que le pilotage, le remorquage, le lamanage, la manutention à bord, l'acconage, le barrotage, le pointage, et l'ensachage, sont aussi exercées par les entreprises privées, en plus de la SO-

DEP.

Les droits et taxes perçus par l'ANP sur les services portuaires sont les droits de port sur les navires; les droits de port sur les marchandises et sur les passagers; et les droits sur les produits de pêche.

TRANSPORT AÉRIEN

En 2008, le Maroc disposait de 18 aéroports internationaux et 6 plateformes aéroportuaires secondaires. Le pays est desservi par 128 compagnies aériennes, 63 compagnies étrangères (contre 54 en 2002) et quatre compagnies nationales (dont la compagnie nationale Royal Air

.../...

DACHSER
Intelligent Logistics

UN SERVICE LOGISTIQUE UNIQUE POUR DES OFFRES LOGISTIQUES MULTIPLES.

DACHSER Contact Logistics

La Logistique Contractuelle est notre réponse à chacune de vos exigences spécifiques associées à nos prestations : un concept dans lequel nous intégrons, à la carte, tous les scénarios logistiques, selon le degré d'externalisation attendu. Concentrez-vous sur votre métier et sur votre savoir-faire, tout en gardant le contrôle absolu de vos flux de marchandises.

www.dachser.ma

.../...

Maroc (RAM)) assurant des vols réguliers. En 2008, le trafic aérien a atteint 12,9 millions de passagers (contre 7,0 millions en 2001) dont près de 60% par des compagnies marocaines, et celui de fret 62,9 millions de tonnes (contre 49,2 millions de tonnes en 2001) dont environ 50% par des compagnies marocaines. En 2007, 12,3% du trafic des passagers était effectué par les vols charters, en baisse par rapport à 2006 (15,4%) dû à la progression des vols réguliers. En 2008, le trafic de passagers a connu une augmentation de 6%.

La progression du trafic aérien est le résultat de la politique menée par le gouvernement, telle que définie dans le Plan stratégique 2004-2007. Le plan visait à augmenter les capacités aéroportuaires pour accompagner la stratégie touristique ; adapter le niveau de sécurité aux exigences internationales et améliorer la sûreté aéroportuaire ; améliorer la qualité des services, ainsi que la performance de l'Office national des aéroports (ONDA) et poursuivre l'ouverture à l'international.

A ce titre, les réalisations majeures ont porté sur l'automatisation du contrôle aérien, les équipements de la navigation aérienne, le programme de sûreté et de sécurité, le système intégré de gestion aéroportuaire, l'instauration du système de management de la qualité avec la certification Iso 9001 version 2000 des six principaux aéroports (Agadir, Marrakech, Rabat-Salé, Fès, Tanger et Oujda) et poursuite de la certification de l'aéroport Mohammed V, et la construction et/ou réaménagement des aéroports. En ce qui concerne les infrastructures aéroportuaires, l'ONDA a presque doublé la capacité aéroportuaire qui passe de 12 millions de passagers en 2004 à 20 millions de passagers en 2007 ; il est prévu de porter cette capacité à 36 millions à l'horizon 2012.

Actuellement, un nouveau Plan stratégique 2008-2012 fait suite à celui de

2004-2007. Il vise notamment l'intégration à l'espace européen et l'adhésion au programme satellitaire européen Galileo, le développement de l'aéroport de Casablanca en tant que hub international ; ainsi que l'amélioration de la qualité des services aéroportuaires. Des investissements de 10,7 milliards de DH sont prévus.

Pour mettre en œuvre le Plan 2004-2007, l'ONDA a investi environ 3,7 milliards de DH dans de différents projets, dont les principaux portaient sur l'extension et/ou le réaménagement des aéroports existants, ainsi que le renouvellement des équipements/la modernisation des infrastructures aéroportuaires. Le gouvernement a aussi poursuivi une politique d'ouverture de lignes aux compagnies «low cost» et a un accord «Open Sky» avec les CE (communautés européennes).

En 2006, une deuxième compagnie low cost marocaine, Jet4You, a été créée (la première étant Atlas Blue, une filiale de RAM). A fin 2007, la part des low cost était de 38,5% en termes de passagers transportés (en hausse de 48,6% par rapport à 2006). Les low-cost marocains contribuent à 56,5% de ce trafic (en hausse de 27,5% par rapport à 2006).

Depuis 2005, l'ONDA a mis en place une politique incitative afin de développer le trafic aérien. Ces mesures restent valables jusqu'à 2012 et incluent des réductions allant jusqu'à 100 % sur certains types de redevances aéroportuaires pour la création de nouvelles lignes ou l'accroissement des fréquences aériennes. Des réductions de taxes (allant de 5 à 20%) sont aussi accordées en fonction du nombre de mouvements par an sur le réseau international dans le cadre des mesures des grands comptes. Des réductions de taxes allant de 2 à 6 % sont accordées en fonction des volumes des vols traités dans chaque aéroport, au titre d'incitations volumétriques. Des réductions de redevance sont aussi en place pour dé-

velopper l'aéroport de Casablanca en tant que hub international. De nouvelles incitations tarifaires sont mises en œuvre dès 2009 afin d'encourager le développement du trafic régional, stimuler aussi bien le trafic charter que régulier sur la plage horaire 0h-6h et promouvoir le trafic charter à travers des avantages alignés sur ceux accordés au trafic régulier pour la création de nouvelles routes et l'augmentation de dessertes. L'État marocain reste bien présent dans le secteur. Sa participation dans la RAM s'est élevée à 95,94% en décembre 2008. En 2007, la part de RAM dans le trafic global des passagers et de fret est estimée aux environs de 45,4% (en plus des 12 % de sa filiale Atlas Blue) et 47,7%, respectivement. La RAM détenait aussi le monopole de certaines activités telles que le handling ou encore la gestion des horaires. Néanmoins, depuis décembre 2004, un deuxième opérateur (Marhandling) fournit les services de handling dans les aéroports de Casablanca-Mohammed V, Marrakech-Ménara et Agadir-Al Massira. En 2005, le décret n° 2-05-1399 a été adopté ; il fixe les conditions d'octroi d'agrèments aux entreprises chargées des services d'assistance en escale. La gestion des créneaux horaires est dorénavant gérée par un comité de slots, créé en février 2004 par le ministère de l'équipement et des transports.

Les aéroports du Maroc appartiennent à l'État. L'ONDA assure la gestion et l'exploitation des aéroports, à l'exclusion des activités de handling, de catering, de distribution de carburant pour avions et de traitement et maintenance du fret aérien.

Les avions immatriculés dans un État étranger ne peuvent servir au Maroc dans des activités rémunérées qu'aux termes d'accords ou conventions conclus entre le Maroc et l'État d'immatriculation ou d'une autorisation spéciale accordée par le ministre de l'équipement et du transport (MET).

Les entreprises fixent librement leurs tarifs. Ces tarifs sont soumis pour information aux autorités aéronautiques 15 jours avant leur application.

En décembre 2006, le Maroc a signé un accord global d'intégration aérienne avec l'UE. L'accord est entré en vigueur à sa signature d'une manière provisoire, en attendant la ratification par les parties. Cet accord a remplacé tous les accords aériens bilatéraux des États membres des CE avec le Maroc. En plus de prévoir l'ouverture progressive des marchés, l'accord comporte un volet de rapprochement des législations qui oblige le Maroc à appliquer la plupart des textes de la législation d'aviation des CE. Comme résultat de la première phase de l'accord, les compagnies aériennes européennes ont le droit d'opérer au Maroc sans restrictions (entre n'importe quel point en Europe et n'importe quel point au Maroc). L'ONDA a également renforcé ses liens avec ses partenaires dont EUROCONTROL avec lequel un deuxième accord a été signé le 17 octobre 2007 pour l'accompagnement de la mise en place du Single European Sky.

Le Maroc avait déjà signé un accord de ciel ouvert avec les États-Unis en octobre 2001, en force depuis le 23 juillet 2002. Au total, le Maroc a conclu des accords bilatéraux en matière de transport aérien avec 82 pays (y compris l'accord avec les CE). Le programme de libéralisation prévoit également la libéralisation totale du transport aérien entre les pays arabes à compter de novembre 2006. Le partage de codes existe avec 11 compagnies. Un projet de loi portant code de l'aviation civile a été finalisé. Il a pour objectifs principaux l'adaptation du cadre juridique pour la promotion de la navigation aérienne, le renforcement de la sûreté, la réalisation des enquêtes en cas d'accidents, ainsi que la protection des passagers et de l'environnement, et ce conformément aux normes européennes ■



Conseil - Accompagnement - Formation des opérateurs logistique

Site : www.ccelog.com

Nous contacter : e-mail : ccelog@ccelog.com

Tél : 06 40 08 00 00



**FIRST
TRANSPORTS
& LOGISTICS**

22, Rue de Provins - Résidence Manar
1er étage N° 6 - 20300 Casablanca - Maroc

Fax : 05 22 45 10 01

E_mail : ftl_1@menara.ma

**TRANSPORTS INTERNATIONAUX
ROUTIER - AÉRIEN ET MARITIME
LOGISTIQUE INTERNATIONALE**



Conseils
Un partenaire capable d'assurer
une réelle qualité de service
Une large gamme de service Route - Air - mer
Cotation dans de courts délais
Traitement des coûts réalisés par un grand souci du détail
Meilleur rapport Qualité / Prix pour toutes nos prestations

**Tél. : 05 22 45 10 12
05 22 45 10 13
05 22 30 04 77**



CTM, votre fidèle compagnon de route

CTM est votre meilleur compagnon de route, parce que vous voyagez avec lui en toute tranquillité et sécurité, dans le respect des horaires de départ et d'arrivée.

CTM est votre meilleur compagnon de route, toujours plus proche de vous, grâce à ses nombreux points de vente dans les plus grandes villes du royaume, dont 60 à Casablanca, 40 à Rabat, 30 à Marrakech, 30 à Fès, 30 à Agadir, 20 à Meknès...

Alors, choisissez la CTM et voyagez avec le meilleur compagnon.

Logistique intégrée : l'expérience de La Voie Express racontée par son fondateur

- Créée en 1997 par Mohamed Talal, La Voie Express était initialement une entreprise de messagerie classique.
- Depuis 5 ans, l'entreprise s'est repositionnée en tant que prestataire de solutions de logistiques intégrées. Interview.

Le futur contrat programme sur la logistique entend développer le concept de solutions de logistiques intégrées. Il paraissait donc intéressant de rencontrer le PDG de La Voie Express, Mohamed Talal, qui totalise près de 32% de parts de marché national de la messagerie afin qu'il nous parle dans le détail des solutions intégrées qu'il propose à ses clients depuis 2003.

■ **Vous avez commencé dans le transport. Vous faites aujourd'hui du transport et vous vous dirigez vers la logistique... Finalement c'est quoi votre métier ?**

Depuis cinq ans, nous avons repositionné notre activité en tant que prestataire logistique intégré. Nous avons trois métiers à part entière aujourd'hui : un métier/produit messagerie, un produit transport et un produit logistique.

La Voie Express est composée de trois directions dédiées chacune à une activité. Nous offrons à nos clients non pas des moyens mais des solutions logistiques. Jusqu'à il y a quatre ans, l'ensemble des prestataires se contentaient uniquement de proposer des moyens. On vous vendait une surface avec tant de mètres carrés, on vous donnait un camion pour faire la route de Casablanca à Agadir, on vous transportait un colis de Marrakech à Oujda, ...et c'est tout. Cette époque est révolue. Aujourd'hui, notre approche est totalement différente. Nous demandons aux clients : posez-nous votre problème logistique, nous vous trouvons la solution adaptée qui intègre parfaitement l'une ou l'ensemble de nos activités. Avec tout ce qui est gestion de flux, d'informations. Depuis 5 ans, La Voie Express est lancée sur d'importants chantiers physiques et immatériels. Nos trois directions sont autonomes et indépendantes et nous avons à côté de cela des directions supports : informatique, commerciale, technique. Dans notre offre globale actuelle, les clients nous exposent les problèmes logistiques auxquels ils doivent faire face, nous leur apportons la solution pour les résoudre.

■ **En quoi consiste exactement l'activité messagerie ?**

Dans le secteur de la messagerie, nous offrons à nos clients des services en B to B au C to C.

Nous effectuons le ramassage de colis de un kilo à une tonne et sous 24 heures, nous desservons 129 destinations au Maroc, grâce à un réseau de 22 agences nationales. Concrètement, le client nous appelle, nous nous déplaçons jusqu'à chez lui pour l'enlèvement. Il peut s'agir d'un ordinateur, d'une machine à laver, d'un photocopieur ou encore une pièce de rechange pour une voiture en panne à Tiznit. Le lendemain matin, 80% de la marchandise est livrée avant 10 heures, les 20% restants le sont avant midi.

■ **Et le transport ?**

L'activité transport est réservée à une clientèle B to B. Nous répondons aux exigences de près de 4 300 clients au total. Ils nous confient leurs marchandises, nous effectuons le chargement de leur usine de production et nous livrons directement soit vers la GMS (Marjane, Métro) ou carrément vers leurs propres entrepôts ou ceux des grossistes et distributeurs nationaux. Pour cela, nous utilisons une flotte de semi-remorques qui ont tous une moyenne d'âge d'environ 3 ans. Nos véhicules, tous munis d'un système de GPS, sont changés tous les cinq ans ou 700 000 km de route. Nous possédons un logiciel informatique, «Transport Magic System» (TMC), qui gère l'ensemble de notre parc. Nos 280 camions se déplacent partout au Maroc, il apparaît aujourd'hui inenvisageable de gérer une flotte de 280 véhicules sans systèmes GPS et informatique dédiés.

■ **Vous proposez également un service de «retour de fonds»...**

Effectivement, des retours de fonds se font régulièrement sur les produits de messagerie et de transport. Lorsque nous effectuons de la livraison, nous pouvons encaisser pour le compte du client du liquide, des chèques, des traites et des bons de livraison, que nous lui ramenons directement au siège de son entreprise. Autrement dit, un client à Casablanca peut expédier des marchandises sans se déplacer et nous lui ramenons ses valeurs au bout de 72 heures maximum. Nous avons



Mohamed Talal

PDG, fondateur de La Voie Express et président de la commission logistique au sein de la CGEM

Nous offrons à nos clients non pas des moyens mais des solutions logistiques

une équipe de coursiers dédiée à cette activité. Lorsque les valeurs reviennent sur Casablanca, nous les distribuons aux clients concernés. Idem pour un client qui expédie de l'argent d'Agadir vers Tanger : nous livrons à Tanger, retournons les fonds à Agadir par le coursier. Les services de contre-remboursement et de retour de fonds permettent au client d'assurer la vente, la livraison et le recouvrement de ses activités de vente et/ou d'achat sans se déplacer.

■ **La gestion de liquidités ne vous pose-t-elle pas de problèmes ?**

Il est nécessaire d'avoir un système d'information derrière tout cela parfaitement bétonné, sinon c'est impossible à gérer. Plus de 3 000 expéditions quotidiennes sont effectuées. Sur ces 3 000, 1 800 valeurs vont par exemple être retournées. Si l'informatique ne gère pas cela en temps réel (rapprochements bancaire automatique avec connections avec les banques, éditions automatiques, scènes de contrôles automatiques avec des codes à barres), c'est impossible à gérer. Aucun papier ne circule, l'écart de stock en fin de mois est de zéro.

■ **Quelles solutions préconisez-vous pour réduire les coûts logistiques ?**

Si nous voulons passer de 20 à 15% de PIB en logistique, il n'y a pas 50 solutions. Il faut améliorer la productivité et réduire les délais. Il y a encore quelques années, une commande reçue à 1 heure du matin ne sera traitée qu'à 10h. Il faut éditer le document, l'envoyer avec un coursier ou par fax, le ressaisir au niveau informatique, vérifier les états de stock et la préparation.

Aujourd'hui, ce temps est passé de 4 heures à moins de 5 secondes. Il suffit que le client vous envoie par EDI (échanges de données informatiques) les commandes à préparer pour qu'elles soient traitées dans les secondes qui suivent. Tous nos entrepôts sont aux normes internationales ; ce sont des portes sectionnelles avec dénivelers de quai, tous les systèmes en infrarouges installés aujourd'hui en Europe le sont à l'intérieur de nos plateformes, vidéosurveillance avec une couverture de 120% de l'entrepôt. Les clients ont la possibilité de se connecter via internet afin de visualiser toutes les caméras et opérations qui se déroulent en plateforme afin d'avoir une assurance et surtout pour pouvoir tracer en cas de problèmes. Tout est enregistré.

■ **Quel est votre avis sur le futur contrat programme sur la logistique**

qui inclut un volet sur les transports ?

Le contrat programme est bienvenu car le problème du Maroc réside dans le manque de plateformes logistiques. La grosse difficulté que nous rencontrons est de disposer uniquement de terrains agricoles pour construire des plateformes logistiques aux normes internationales. C'est un véritable parcours du combattant, sans compter les coûts élevés que cela entraîne. L'impact du coût du foncier sur la construction d'une plateforme logistique est extrêmement élevé. L'intervention du ministère du transport et de l'équipement est la bienvenue. Ce contrat programme permet de mobiliser du foncier au niveau national, dédié à l'activité logistique, ce qui permettra d'avoir demain des plateformes logistiques à coût réduit. Sans compter les infrastructures qui vont se développer à côté. Une plateforme logistique ne peut pas survivre sans un réseau ferroviaire, autoroutier, routier, des accès rapides. Infrastructures prévues dans ce contrat programme dévoilé dans quelques semaines. Le contrat programme logistique intègre celui des transports. Tous les volets ont été intégrés à l'intérieur du contrat programme. Il s'agit d'une solution nationale et multimodale.

La volonté affichée aujourd'hui est de créer des opérateurs de logistiques intégrées.

■ Et vos projets pour 2010 ?

Un maillon overseas sera lancé à partir du 2^e semestre de 2010. Il intégrera les fonctions de transit et de transport international. Demain, une PME pourra nous confier l'ensemble de ses flux entrants et sortants, et se concentrera sur son cœur de métier. La logistique est une somme de valeurs : certaines valeurs augmentent, d'autres baissent, mais la somme globale doit baisser pour pouvoir passer effectivement de 20 à 15% de PIB. Si les coûts de distribution, de transport, de logistique, overseas, baissent nous n'arriverons jamais à 10% de PIB comme certains pays d'Europe, l'essentiel est de baisser d'année en année.

La logistique est un nouveau métier pour les entreprises qui ne connaissent pas. L'entreprise marocaine a toujours été enfermée sur elle-même, se concentre sur son entreprise à l'intérieur sans regarder l'extérieur. Aujourd'hui, avec les 10 accords qui existent (4 accords bilatéraux, 6 accords régionaux : accords d'Agadir, Turquie, Etats-Unis, etc.). Nous atteindrons d'ici 2 ans les 0% de droits de douane. Tous les produits de l'étranger autrefois soumis à des barrières douanières ne le seront plus d'ici peu.

■ Quels sont les avantages d'une politique de solutions intégrées ?

Nous offrons la possibilité à nos clients de stocker leur marchandise en variable, en fonction de leurs pics d'activité comme de leur période creuse. Nous gérons également la distribution de marques nationales. Nous offrons la possibilité d'avoir une logistique ex-

ternalisée à un coût adapté aux charges du client. En Europe, rares sont les entreprises qui ont intégré la fonction logistique qui est le plus souvent externalisée. Aujourd'hui, en fonction de votre marchandise et de vos besoins de distribution, nous vous offrons de la messagerie, du transport, du stockage, nous mutualisons les moyens et créons des synergies. Le fait d'avoir nos propres plateformes nous permet de réduire nos coûts de transport.

Pour cela, nous nous sommes inspiré tout simplement du marché en fonction des besoins et attentes du client, ce qui est important ce n'est pas de maîtriser le prix mais le coût.

■ En matière de transport routier, pensez-vous que le nouveau Code de la route est une bonne chose ?

Aujourd'hui, nous sommes surtout confrontés à une concurrence de l'informel. Ces entreprises disposent de camions vétustes d'une moyenne d'âge de 20 ans. Un plan de prime à la casse a effectivement été mis en place pour encourager le renouvellement du parc automobile. Ça marche mais ça pourrait marcher mieux et plus rapidement.

Notre parc automobile a moins de 5 ans, nos 280 véhicules sont munis de GPS neufs. Nous offrons aux clients la garantie d'être livrés dans les délais ; nos chauffeurs sont formés et

titulaires de permis professionnels. Nous frôlons le zéro en terme d'avarie et d'accidents de circulation, gestion optimisée et sécurisée du véhicule.

À mon sens, le nouveau Code de la route est une très bonne chose. Nous avons en interne quatre contrôleurs routiers, demain nous en aurons 5 000. Tous les gendarmes du Maroc vont devenir contrôleurs routiers. Un chauffeur est aujourd'hui prêt à payer une amende de 300 DH, s'arrange pour transporter des personnes avec lui, se fait rémunérer par le transport de ces passagers alors que cela est strictement interdit. Il va permettre de réduire le nombre d'accidents.

AMANA TRANSPORT & LOGISTICS

Pour tous vos envois... même les plus grands





LA MESSAGERIE DE BARIQ AL-MAGHRIB



LA MESSAGERIE DE BARIQ AL-MAGHRIB

Amana Transport & Logistics est votre service de transport de marchandise soit en envois groupés vers plusieurs destinations à travers le Maroc, ou de point à point avec l'allocation de moyens dédiés. Amana Transport & Logistics, c'est aussi des équipes professionnelles, une flotte dense et une réactivité à vos besoins de chargement réguliers ou exceptionnels.

Amana Transport & Logistics, la solution de transport de marchandise aux entreprises.

Pôle messagerie : Tél : 0537 21 05 71 - Fax : 0537 26 30 17 - messagerie@poste.ma

Call Center : 0802006060

www.poste.ma

Messagerie : 40% du marché détenu par des sociétés informelles

➤ Les entreprises non structurées permettent aux clients d'expédier des marchandises à moindres coûts ➤ Le risque encouru est la volatilité de valeurs ➤ Une dizaine d'entreprises de messagerie existantes dont 3 ou 4 réellement structurées.

Il suffit d'aller faire un tour dans le quartier de Derb Omar à Casablanca pour se rendre compte de l'importance des petites entreprises de messagerie informelle. Les camions se chargent et se déchargent de manière quelque peu... aléatoire : sur un carton est griffonné par un employé une adresse de livraison en feutre noir, certains véhicules semblent avoir une importante moyenne d'âge. La prime à la casse prévue dans le contrat programme sur les transports ne semble pas avoir eu l'effet d'engouement escompté, à en juger l'état des camions vétustes qui transportent la marchandise de tiers. Aujourd'hui, seuls trois grands opérateurs nationaux de messagerie offrent un service sécurisé et compétent, et travaillent majoritairement avec de grands donneurs d'ordre structurés et organisés, à la recherche de qualité et du risque zéro. Les autres sociétés de messagerie, composées de petites entreprises informelles non structurées et structurées, to-

talisent à elles seules près de 70 % du marché. L'autre grande majorité de la clientèle qui fait appel à des messagers est souvent uniquement à la recherche d'un moyen de transport à moindre coût pour assurer la livraison à bon port, quitte à ce que les délais ne soient pas forcément respectés. La messagerie reste l'apanage des petites PME actuellement ; il faut dire que l'activité est récente au Maroc.

En effet, c'est à la suite de la disparition de Poste, Télégraphe et Téléphone (PTT) et de la création de l'établissement public Poste Maroc en 1998 (suite à l'entrée en vigueur de loi 24-96 et la séparation des secteurs Poste et Télécommunications) que la messagerie se libéralise, laissant ainsi la voie ouverte aux petits entrepreneurs qui s'intéressent à cette nouvelle brèche financière. Seulement, les garanties offertes aux clients ne sont pas toujours au rendez-vous et restent du domaine de l'exception. «Aujourd'hui, il est nécessaire de ré-

glementer le secteur de la messagerie au Maroc. Et cela notamment en terme de gestion au niveau des contre-remboursement, des assurances marchandise et des garanties offertes au client», intime Mohamed Talal, PDG de La Voie Express. Créée en 1997, l'entreprise fait figure de pionnière dans le secteur. Et de poursuivre : «Il suffit d'aller visiter ces entreprises et voir comment cela se passe : une entreprise qui n'a pas de siège social, ni d'entrepôts, pas de personnel déclaré, pas de matériel en propre est une entreprise dont la durée de vie est limitée, c'est suspect». Que préconise-t-il ? «Il faut imposer une structure aux nouvelles entreprises de messageries qui se créent. Imposer aux entreprises un minimum de capital social, une caution à la limite qui ferait figure de barrière à l'entrée aux petites entreprises de quartier qui démarrent du jour au lendemain. Des milliers voire des millions de dirhams sont en jeu. Il faut garantir, protéger le contribuable contre d'éventuels abus. Il y a encore quatre ans, il n'y avait pas autant d'opérateurs sur le marché. Alors, bien-



■ Secteur d'avenir, la messagerie se heurte aujourd'hui à un marché dominé par des structures informelles et peu structurées.

venue maintenant aux nouveaux opérateurs structurés qui souhaitent rentrer sur le marché. Mais soyons organisés, structurés et avec une vision longue termiste. C'est un secteur qui a beaucoup d'avenir mais qui est massacrée maintenant par les petits. Quand on vous transporte un colis de Casablanca à Agadir à 20 DH, soyons honnêtes, c'est suspectueux», conclut le directeur général de La Voie Express.

La messagerie connaît une croissance annuelle de 15%, avec des délais de livraison de plus en plus courts et des produits livrés de manière fréquente et en petits volumes. 40 % du marché est détenu aujourd'hui par le secteur informel. 20 à 30 % du marché est détenu par le secteur formel non organisé. Il s'agit de petites entreprises qui ont par exemple un local de 50 m² en location à Bernoussi, qui a pris en location une dizaine de camions et qui exerce. Et les 30% de parts de marché restantes sont partagées entre les trois grands : CTM messagerie, La Voie Express et la Société marocaine du transport et de la messagerie (SDTM). Créée en 1996, la société est actuellement leader de la messagerie au Maroc. Sa force réside dans un système d'exploitation basé sur une meilleure combinaison de la chaîne logistique de transport. La marchandise arrive à destination en 24 heures. Le processus est basé en trois étapes : ramassage, convoyage et livraison à domicile (door to door).

Plus de 6 millions de colis sont acheminés annuellement grâce à une flotte de plus de 300 véhicules. A titre de comparaison, CTM Messagerie qui s'appuie sur la compagnie de transport CTM (créée en 1919) convoie environ 3 millions de colis par an et 5 millions de colis annuel pour La Voie Express ■

Questions à



NABIL BENNANI
■ Directeur général de CTM Messagerie

■ La Vie éco : Que propose la CTM à ses clients en matière de logistique et solutions intégrées à ses clients ?

Nous proposons des solutions intégrées permettant la maîtrise de la chaîne logistique, l'optimisation des flux et l'amélioration de la gestion des stocks. Nos offres de services sont basées sur la réduction des coûts, l'amélioration continue de la qualité de service et le respect des délais de livraisons. Les solutions dédiées aux clients vont de la réception de marchandises, au stockage, à la préparation des commandes, aux expéditions, à la distribution et la livraison au client final. La logistique est bâtie sur un système informatique intelligent et efficace, ce qui nous permet de proposer des offres à très forte valeur ajoutée pour le client. Nous utilisons la technologie Wall Magic System (WMS) pour la gestion de nos entrepôts. La traçabilité des livraisons est assurée par un

«L'ancien contrat programme a échoué à cause de l'absence d'un réel organe de pilotage et de gestion»

système Track&Trade. Nos véhicules de distributions sont dotés d'un système de géolocalisation.

Attendu depuis longtemps, le nouveau Code de la route va permettre de réduire de manière sensible les accidents de la circulation. Reste maintenant à mettre en place les organes de pilotage pour sa mise en œuvre effective.

■ Quels sont vos objectifs pour 2010 et vos résultats annuels ?

La CTM détient 30% de parts de marché du secteur de la messagerie au Maroc. Notre croissance a gagné + 10 points de 2008 à 2009 (+ 17 points de 2007 à 2008), avec un chiffre d'affaires de 119 milliards de DH en 2009 et 108 milliards de DH en 2008.

En 2010, nous continuerons à créer de la valeur en proposant des solutions dédiées et innovantes à l'égard de nos clients, que nous souhaitons également accompagner dans leurs projets de développement. Dans cet esprit, nous tenterons de diversifier nos produits et services pour pouvoir être en adéquation avec les besoins de nos clients. Enfin, nous mettrons un point d'honneur à surveiller de près le futur contrat programme

que nous accompagnerons tout au long de sa mise en application.

■ Concrètement, comment le Maroc peut-il aujourd'hui améliorer sa logistique qui pèse 20% dans le PIB national ?

Le coût national représenté par la logistique peut-être réduit par l'optimisation et massification des flux, la mise en place de zones logistiques multi-flux, des offres de services ayant un rapport coût/qualité/délai cohérent, des plans de formation ainsi que par une stratégie d'accompagnement, de communication et de sensibilisation des entreprises à externaliser leur logistique. Le nouveau contrat programme entend aller dans ce sens.

QUELQUES CHIFFRES SUR LA CTM MESSAGERIE

- Effectif : 370
- Flotte : 180 véhicules
- Réseau : 120 agences
- Plateformes : 8
- Système d'information : ERP intégré : Messagerie, TMS, WMS, Track & Trace

Logistique : 60 000 personnes à former d'ici 2015

- L'offre de formation en logistique est encore incomplète et insuffisante.
- Le nouveau programme logistique prévoit la création de 6 à 8 centres de formation dans les grandes villes.

Le 1^{er} février prochain devrait s'ouvrir le premier Centre de formation des opérateurs de logistique à Ain Sebâa. C'est Laurent Majerus, ex-directeur de Géodis Maroc, qui est à l'origine du projet. Son expérience passée de trois ans auprès du 4^e opérateur de logistique européen lui a fait prendre conscience sur le terrain du manque de compétences formées aux métiers techniques de la logistique. En 2008, il crée Cceelog, un centre de conseil, d'accompagnement et de formation dans le domaine de la logistique et du transport présent au Maghreb et en Europe. Le centre a formé près de 400 opérateurs depuis sa création en juin 2008, dans des entreprises comme La Voie Express, DHL, Lesieur Cristal, etc. *«Il me semble que la réussite du plan logistique Maroc passe, outre les infrastructures, par les zones d'implantations ou encore les équipements, la mise en place de ressources humaines formées et qualifiées aux opérations élémentaires»* indique Laurent Majerus. Son associé et consultant Driss Herrati poursuit : *«Compte tenu des postes et fonctions visés, nos thèmes de formations s'articulent autour de la base de modules théoriques et pratiques en utilisant les moyens matériels techniques et informatiques de dernière génération. Ceux-ci s'étalent de une à trois semaines. Nous travaillons actuellement sur des partenariats pour mettre en place des stages d'application en entreprise. Ces derniers pourraient être un tremplin idéal pour un emploi futur»*

Recrutement dans les cybercafés et quartiers populaires

Décharger, contrôler, stocker, préparer, charger, livrer de la façon la plus professionnelle et surtout dans les procédures dictées par le cahier des charges d'un directeur logistique ou d'un client national et / ou étranger : pour rendre compétitive la logistique marocaine, il devient impératif aujourd'hui de former des personnes dans ce sens. Le contrat programme logistique bientôt signé entre l'État et la CGEM prévoit justement un volet complet sur la formation dans les métiers de la logistique.

«Pendant des années, la logistique a été un secteur méconnu et en mal d'optimisation. Les organisations et l'environnement matériel du secteur étaient plutôt adaptés à une distribution atomisée destinée à une clientèle traditionnelle. Le développement du commerce moderne a changé la donne. Nous évoluons aujourd'hui vers la palettisation et la centralisation, l'environnement matériel de la logistique s'en trouve modifié», constate Philippe Pillaud, chargé de dévelop-

pement d'Optima logistique. Laurent Majerus n'hésite pas à aller sur le terrain pour rencontrer des jeunes à la recherche d'un emploi. *«Dans les cybercafés et quar-*

tiers populaires notamment». La grille de salaire varie de 3 000 à 3 500 DH pour un poste de cariste, 2 800 à 3 200 DH pour les métiers de réceptionneur et de

préparateur de commandes. Cceelog espère attirer 500 à 1 000 opérateurs qui seraient prêts à autofinancer leur formation de 3 500 DH sur 10 jours ■



LA SNTL LANCE SON PREMIER CENTRE LOGISTIQUE A MOHAMMEDIA

La Société Nationale des Transports et de la Logistique a lancé la construction de son premier centre logistique à valeur ajoutée à Mohammédia, en octobre 2009.

Ce premier maillon d'un réseau de centres et de plates-formes logistiques s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre de la stratégie de diversification de la SNTL dont l'un des principaux axes est l'offre de prestations logistiques de haut niveau aux entreprises qui opèrent aussi bien dans la distribution nationale que dans l'import et l'export.

En effet, le positionnement du Maroc, son développement ainsi que celui de ses infrastructures accroissent les besoins en services de transport performants et en prestations logistiques de qualité. La réponse à ces besoins passe par une offre de massification des flux de transport et de prestations logistiques à valeur ajoutée.

Un des objectifs de la SNTL est de contribuer au développement des entreprises en agissant en tant qu'opérateur logistique performant, offrant des services compétitifs de transport, de stockage, de distribution et de collecte.

Pour ce faire, la SNTL s'est inscrite de manière effective dans cette dynamique en complétant son activité transport de marchandises, dont elle est leader sur le marché, par l'offre de prestations logistiques, secteur qui constitue le prolongement naturel de son cœur de métier. Par ce nouveau positionnement, la SNTL souhaite offrir une solution logistique globale à ses clients.

Le premier centre logistique de la SNTL à Mohammédia, sis sur 28 hectares, dont la première tranche sera opérationnelle fin 2010, va permettre de mutualiser les ressources et de rationaliser les flux et ce, à travers des opérations de collecte, de stockage, de distribution, de groupage et de personnalisation des marchandises.

La SNTL qui aspire à mieux servir ses clients en matière de logistique vise :

- Le développement des services logistiques à plus forte valeur ajoutée ;
- L'offre d'une solution logistique globale aux opérateurs, intégrant le transport et la logistique ;
- L'amélioration de la compétitivité des entreprises par l'offre de prestations logistiques de haut niveau, combinées avec des services de proximité.

Ce centre est le premier jalon d'un réseau de plates-formes logistiques qui seront érigées progressivement à Tanger, Agadir, Fès et Marrakech.

Le centre logistique de Mohammédia offre diverses installations :

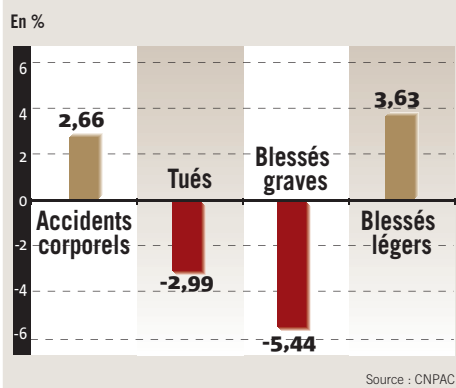
- Des entrepôts secs et frigorifiques ;
- Un magasin sous douane qui permet le stockage, l'import et l'export des produits ;
- Une aire pour le stockage des containers ;
- Des aires de stockage pour les produits en vrac ;
- Des aires de stationnement des remorques TIR ;
- Un centre d'affaires, constitué de bureaux modulables et équipé de salles de réunion ainsi que des nouvelles technologies de l'information.

Accidents de la route : en dix ans, 38 000 morts et 533 000 accidents

- En moyenne, chaque jour, 10 Marocains sont tués sur la route depuis 1999.
- A côté des pertes humaines, les accidents de la circulation pèsent 2% dans le PIB national
- Des statistiques et données de 1999 à 2009, publiées ci-dessous, permettent de se rendre compte de l'ampleur des dégâts humains et financiers provoqués par les accidents de la route.

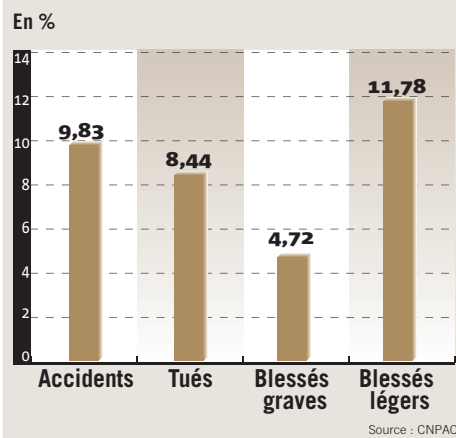
Le bilan provisoire des statistiques des accidents de la circulation routière au titre des 10 premiers mois de l'année 2009, en comparaison avec la même période de l'année 2008, a enregistré une augmentation de 2,66% dans le nombre d'accidents corporels et de 3,63% dans le nombre de blessés légers. A côté de cela, le nombre de tués a diminué de 2,99%, celui relatif aux blessés graves a connu une régression de 5,44%.

Bilan provisoire des accidents de janvier à octobre 2009



En comparaison avec les données de l'année 2007, le bilan des accidents et victimes de la circulation routière enregistrés en 2008 fait ressortir une augmentation dans l'ensemble de cas de figure : + 9,83% des accidents qui sont passés de 58 924 à 64 715 accidents ; + 8,44% des tués qui sont passés de 3838 à 4 162 tués ; + 4,72% des blessés graves qui sont passés de 12 406 à 12 992 blessés graves ; enfin, + 11,78% des blessés légers qui sont passés de 76 858 à 85 915 blessés légers.

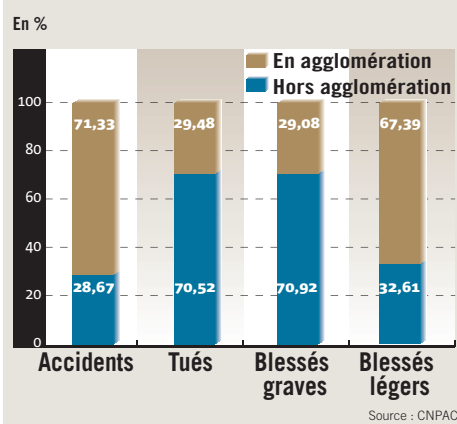
Comparatif des accidents entre 2007 et 2008



70% des accidents mortels se produisent hors agglomération (2008)

Près des trois quarts des accidents surviennent annuellement en agglomération contre un quart en milieu rural. Les accidents mortels sont d'ailleurs concentrés pour les trois quarts dans les zones rurales. Les rapports du CNPAC expliquent ce phénomène par le fait que «les accidents hors agglomération sont souvent conjugués à l'excès de vitesse et la vitesse excessive dont les conséquences sont très graves et engendrent par la suite beaucoup de victimes».

Des accidents mortels fréquents hors des agglomérations (2008)



Les piétons et usagers des deux roues sont les premières victimes de la route

Les premières victimes des accidents de la route sont les usagers vulnérables (piétons et usagers des deux roues) qui restent la catégorie la plus touchée enregistrant plus de la moitié (53,15%) des tués. Les usagers des véhicules de transport public de voyageurs (autocars et bus) et des véhicules de transport public de marchandises (camions) ont enregistré une baisse importante des nombres de tués, par rapport à l'année 2007, respectivement de 41,55% et 12,50%. Les autres catégories d'usagers ont enregistré des augmentations en 2008 par rapport à l'année 2007. Les plus fortes augmentations ont été enregistrées dans les accidents de piétons : +9,81% (1 070 en 2007 à 1 175 en 2008), les usagers des deux roues : +15,35% (899 en 2007 à 1 037 en 2008) ainsi que les usagers

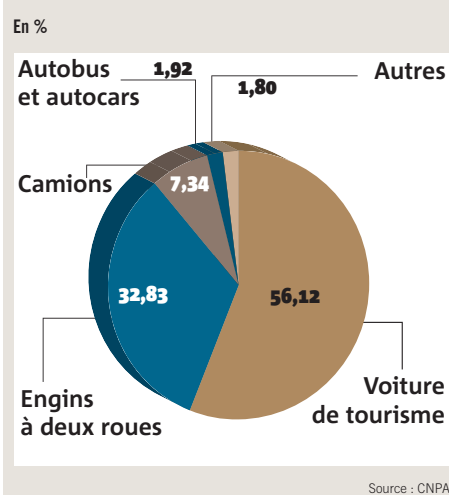
de voitures de tourisme : +13,94% (1 291 en 2007 à 1 471 en 2008).

En agglomération, les piétons viennent en tête des victimes avec 39, 53% des tués, suivis des usagers des deux roues (avec ou sans moteur) avec 39,52% des tués, soit 79,05% de l'ensemble des tués en agglomération en 2008.

Un parc automobile vieillissant responsable des accidents

Le nombre de véhicules impliqués dans les accidents corporels de la circulation durant l'année 2008 a atteint 104 100 véhicules, soit une augmentation de 11,68% par rapport à l'année 2007.

Proportion des véhicules impliqués dans les accidents de la route

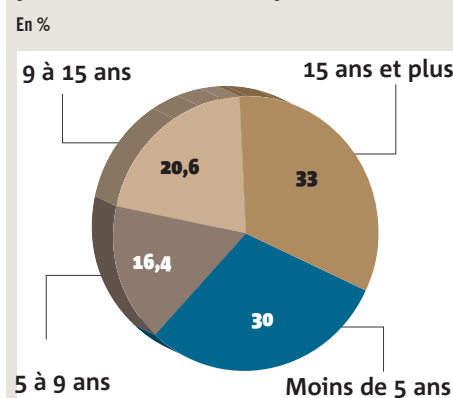


D'une part, le nombre de véhicules de transport public ou privé, de voyageurs et de marchandises, hors train et taxis, impliqués dans les accidents corporels de la circulation routière en 2008 a été de 9.633 véhicules, soit 9,25% de l'ensemble des véhicules impliqués représentant une augmentation de 10,04% par rapport à l'année 2007.

D'autre part, le nombre de véhicules de tourisme, à usage de taxis de transport public de voyageurs, impliqués dans les accidents corporels de la circulation routière en 2008 a été de 7 360, soit 7,07% de l'ensemble des véhicules impliqués représentant une augmentation de 11,09% par rapport à l'année 2007.

33,02% des accidents corporels produits avec un véhicule vieux de plus de 15 ans.

1/3 des accidents sont provoqués par des véhicules de plus de 15 ans



Plus de 45,27% des véhicules impliqués dans les accidents corporels de la circulation routière en 2008 ont un âge supérieur à 10 ans, et 33,02% de ces mêmes véhicules ont un âge dépassant 15 ans. Plus précisément, plus de 42,85% des véhicules de transport public ou privé de voyageurs ou de marchandises, hors trains et taxis, impliqués dans les accidents corporels de la circulation routière en 2008, ont un âge supérieur à 10 ans, et 29,28% ont un âge de 15 ans et plus.

Oued Edahab Lagouira, Souss Massa Draa, Laayoune : 3 régions qui caracolent en tête des accidents au niveau national. Selon la région économique, 14 régions sur 16 ont enregistré des augmentations du nombre de tués en 2008 par rapport à l'année 2007.

Le graphe ci-dessous montre les taux d'accroissement par région économique du nombre de tués enregistrés en 2008 comparativement avec 2007.

Bilan décennal des accidents entre 1999 et 2008

Selon les données de la Direction de la Sécurité des Transports Routiers, le parc automobile en circulation sur le réseau routier marocain a été évalué en 2008 à 2 436 204 unités, ce qui représente une augmentation de 6,66% par rapport à 2007. Ce parc est composé de 72% de véhicules de tourisme, 27% de véhicules utilitaires et de 1% de motocyclettes.

Evolution des tués entre 2007 et 2008 par région économique

2008

En %

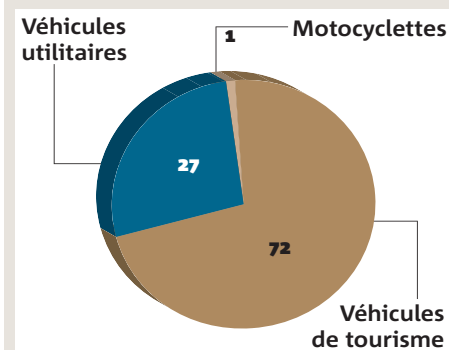
Oued Edahab Lagouira	115,38
Souss Massa Draâ	30,61
Laâyoune-Boujdour	29,79
Fès-Boulemane	22,66
Gharb Chrada Bni Hssen	18,34
Rabat Salé Zemmour Zaer	15,35
Chaouia Ouardigha	10,10
Le Grand Casablanca	10,00
Meknès Tafilalet	7,27
Guelmim Smara	5,80
Marrakech Tensift Al Haouz	4,68
Taza Al Hoceima Taounate	2,94
Tadla Azilal	2,82
Doukala Abda	1,61
L'Oriental	-1,76
Tanger Tétouan	-12,34

Source : CNPAC

Le parc automobile national en 2008

Le parc automobile national en 2008

En %



Source : CNPAC

Le parc automobile n'a cessé de s'accroître ces dix dernières années. Malgré cette croissance, le taux de motorisation qui est de 78 véhicules pour 1000 habitants reste très faible par rapport à d'autres pays, notamment en Europe (482 pour 1000 en 2007) et aux États-Unis (824 pour 1000).

Accidents de la route : un coût de 13,8 milliards de DH par an

L'évaluation du coût socio-économique des accidents n'est pas une chose aisée. En effet, «la multiplicité des intervenants dans la chaîne des accidents, eu égard à la trilogie homme/véhicule/infrastructures, engendre une multiplicité également dans les pertes et, par voie de conséquence, une multitude de méthodes d'évaluation sont utilisées», souligne une étude du CNPAC. Chaque méthode requiert un type d'information bien précis et la qualité d'estimation dépend de la qualité et de l'exhaustivité de l'information demandée. Au Maroc, une étude a été réalisée en 1989 par le CNPAC dont l'objectif était de dégager une estimation du coût socio-économique des accidents de la circulation au Maroc. Cependant, les résultats de cette étude ont été amputés par une sous-estimation du coût administratif des accidents de la circulation à cause d'un problème d'accès à l'information.

En l'absence de données exhaustives relatives au Maroc, le coût socio-économique est évalué sur la base des indicateurs de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS). Le dernier rapport de

l'OMS évalue, pour les pays ayant un niveau de développement similaire à notre pays, à près de 1,5% du PIB, prix courant, soit l'équivalent de 10,3 milliards de dirhams par an. Toutefois, il importe de souligner que l'indicateur utilisé pour le Maroc est de 2% du PIB, soit l'équivalent de 13,8 milliards de dirhams par an.



■ Les accidents de la route coûtent très cher à l'État : 13,8 milliards de dirhams chaque année, soit 2% du PIB

Évolution des tués par milieu entre 1999 et 2008

En ville comme à la campagne, les données du tableau ci-après montrent que le nombre d'accidents n'a pas cessé d'augmenter depuis 1999 et ce jusqu'à 2004 avec un rythme d'évolution relativement important.

Après une tendance baissière des accidents en 2004 et 2005, respectivement de +4 % et + 0,2%, ils sont en hausse à partir de 2006.

Sur les routes hors agglomération, après une longue série d'augmentations, il a été enregistré des diminutions en 2004 et 2005 de plus de 7%. Un pic frôlant les + 21% en 2006 a mis fin aux résultats favorables enregistrés les deux années précédentes.

Milieu	Année	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
En agglomération	Nombre	1 119	1 117	1 136	1 248	1 222	1 260	1 311	1 099	1 104	1 227
	Evol. en %	10,9	-0,2	1,7	9,9	-2,1	3,1	4,0	-16,17	0,45	11,14
Hors agglomération	Nombre	2 275	2 510	2 508	2 513	2 656	2 634	2 306	2 655	2 734	2 935
	Evol. en %	2,0	10,3	+0,1	0,2	5,7	-0,8	-12,5	15,13	2,98	7,35
Ensemble	Nombre	3 394	3 627	3 644	3 761	3 878	3 894	3 617	3 754	3 838	4 162
	Evol. en %	4,7	6,9	0,5	3,2	3,1	0,4	-7,1	3,79	2,24	8,44

Source : recueil statistiques des accidents corporels de la circulation routière de 1999 à 2008

Une moyenne de 100 accidents de la circulation/jour depuis 1999

La lecture des données du tableau ci-après montre que l'évolution d'une année à l'autre du nombre de tués par milieu n'obéit également à aucune loi. En effet, en agglomération, on passe de +10,9% en 1999 à -0,2% en 2000 puis des augmentations de 1,7% en 2001 et 9,9% en 2002 pour fléchir à -2,1% en 2003. Un constat identique hors agglomération à la lecture des chiffres.

Milieu	Année	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
En agglomération	Nombre	34 846	35 370	36 445	38 010	38 795	37 751	38 656	38 882	41 984	46 160
	Evol. en %	12,8	1,5	3,0	4,3	2,1	-2,7	2,4	0,58	7,98	9,95
Hors agglomération	Nombre	11 871	13 000	13 790	14 127	15 019	13 936	12 903	15 610	16 940	18 555
	Evol. en %	9,9	9,5	6,1	2,4	6,3	-7,2	-7,4	20,98	8,52	9,53
Ensemble	Nombre	46 717	48 370	50 235	52 137	53 814	51 687	51 559	54 492	58 924	64 715
	Evol. en %	12,0	3,5	3,9	3,8	3,2	-4,0	-0,2	5,69	8,13	9,83

Source : recueil statistiques des accidents corporels

Libéralisation de l'aérien : un bilan globalement positif depuis 2004

➤ Entre 2002 et 2008, le nombre de compagnies desservant le Maroc a doublé, passant de 22 à 44 ➤ 2006 a été l'année clé dans le secteur aérien avec la signature avec l'Europe des accords de l'Open Sky.

15,6 millions de passagers aériens internationaux par an et 1 300 fréquences hebdomadaires de vols internationaux : tels étaient les deux principaux objectifs affichés par la politique d'Open Sky conclu en 2006 entre le Maroc et l'Union Européenne. Résultat : de janvier à novembre 2009, 11 millions de passagers internationaux ont atterri au Maroc. A la même période en 2008, ils étaient 10,6 millions. Sur l'ensemble de l'année 2008, 10,9 millions de passagers internationaux ont atterri au Maroc et une fréquence de 989 vols internationaux hebdomadaires pour l'été 2008 et 1002 pour l'hiver 2008/2009 a été observée. Quatre ans après la signature de l'accord global aérien de ciel

ouvert dit «Open Sky» -précédé en 2004 par le début du processus de libéralisation du ciel- les résultats sont là pour affirmer que le trafic aérien marocain a connu une belle envolée, bien qu'elle figure légèrement en deçà des objectifs de départ.

La signature de l'accord «Open Sky» du Maroc avec l'UE a été le premier du genre conclu avec un pays non européen. Ses objectifs : supprimer toutes les entraves aux liaisons aériennes entre les pays de l'UE et le Maroc, ce qui permet à toute compagnie aérienne de voler vers n'importe quel aéroport marocain au départ de n'importe quelle ville européenne et réciproquement. Il prévoit également un rapprochement du cadre ré-



■ La multiplication des dessertes sur les lignes intérieures par RAM Express permettra de démocratiser l'avion progressivement.

Mener un projet de développement de site web

Référencer son site web

Rentabiliser son site web

Se lancer dans l'Internet Mobile

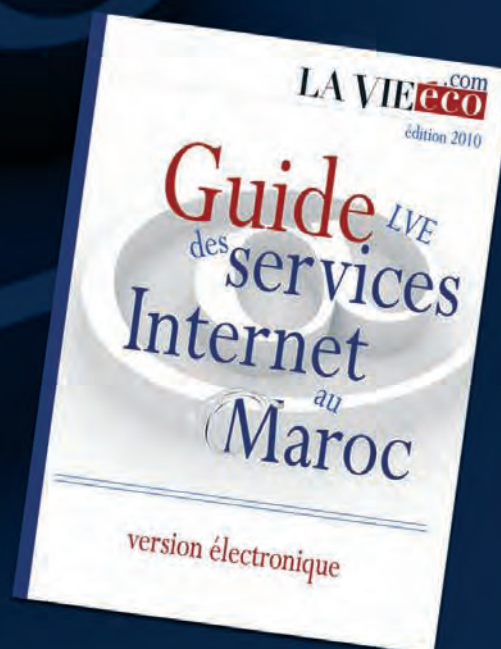
Vendre sur Internet

Cas d'entreprises

Comment choisir son partenaire web ?

La Vie éco lance la première édition du «Guide LVE des services Internet» version électronique.

«Le Guide LVE des services Internet» se veut être une référence pour les entreprises du privé et du public, à consulter en fonction de leurs besoins et à télécharger gratuitement sur notre site web www.lavieeco.com.



Pour l'inscription de votre entreprise, contactez M. Alami au 0522 45 05 55, ou par mail : m.alami@lavieeco.com

glementaire marocain avec les règles européennes en matière de sécurité, de sûreté de l'aviation civile et de navigation aérienne. L'adoption de mesures incitatives telles que la mise en place d'une nouvelle tarification en matière de taxes aéroportuaires ou encore l'encouragement de la baisse des coûts de taxes au sol (handling) complète la politique de libéralisation.

La mise en place d'une politique de libéralisation du transport aérien et d'ouverture cadrée du ciel marocain devenait donc une priorité du programme Vision 2010

2007 : révolution aérienne du ciel marocain

Entre 2003 et 2007, le trafic aérien international vers le Maroc réalise un bond spectaculaire et augmente de 18 points en quatre ans. En 2008, la crise mondiale du secteur aérien ne semble pas toucher le Maroc avec une progression de 8,5% du trafic aérien international.

L'année 2007 marque la première année du Full Open Sky dans le pays, le trafic aérien international a augmenté d'une manière très importante entre 2003 et 2007 (+18% en moyenne) et les fréquences hebdomadaires ont connu une progression fulgurante.

EN 2008, 10,9
MILLIONS DE
PASSAGERS
INTERNATIONAUX
ONT ATTERRI
AU MAROC

En 2008 : en dépit d'une conjoncture défavorable pour le développement du secteur aérien au niveau mondial, le Maroc a enregistré une augmentation du trafic aérien international de l'ordre de 8,5%. Une part très importante revient aux compagnies low cost qui ont permis la desserte aérienne du Maroc à partir de plusieurs pays jusque-là insuffisamment desservis, de booster la capacité et de stimuler la concurrence des compagnies classiques. Ces derniers ont réagi par une révision de leur offre : «Royal Air Maroc a résisté et s'est développée, passant d'une flotte d'une trentaine d'avions en 2005 à 52 aujourd'hui. Sa part de marché est restée quasiment stable malgré l'arrivée d'un grand nombre de concurrents». En effet, parmi les offres récentes développées par la RAM pour les clients, des réductions tarifaires et le lancement de nouveaux produits sur les lignes intérieures sont apparues, comme les tarifs week-end,

UN TRAFIC AÉRIEN BOOSTÉ PAR L'EXTENSION DES AÉROPORTS ET LA CRÉATION D'AUTOROUTES

■ L'amélioration de la capacité et la qualité des infrastructures aéroportuaires a été un des facteurs clés du succès de l'ouverture du ciel. Elle s'est traduite notamment par le lancement d'un programme d'investissement de 3,2 milliards de DH impulsé par l'ONDA, pour la construction et l'extension de plusieurs aéroports : Rabat-Salé, Oujda-Angad, Marrakech-Ménara, Essaouira-Mogador, Mohammed V, Béni Mellal, Guelmim et Fès-Saïss; ainsi que l'amélioration de l'accueil.

Parallèlement, la dynamique du secteur aérien et du tourisme a contribué à augmenter de façon significative le rythme de construction des infrastructures de transport autres qu'aériennes. L'achèvement du premier schéma autoroutier de 1 500 km prévu en 2010, la réalisation de 15 000 km de routes rurales à l'horizon 2012, la mise à niveau des chemins de fer et le lancement de projets portuaires témoignent de l'impact positif qu'a eu la Vision 2010 sur le développement de l'ensemble des infrastructures de transport du pays.

ou encore les vols Casa-Dakhla à 900 DH, Casa-Oujda à 800 DH et Casa-Agadir à 490 DH. Pour finir, l'avis de François Bacchetta, directeur général d'Easyjet pour l'Europe du sud sur la libéralisation du ciel : «Les bénéfices de l'ouverture du ciel marocain ont été immenses : en l'espace de trois années, nous sommes passés de rien du tout à 130 vols par semaine».

Un effet pervers cependant qui vient nuancer les retombées positives de l'ouverture du secteur à la concurrence : l'explosion des compagnies low cost ont contribué à réduire la durée des séjours et privilégient la vente sur internet au détriment des tour-opérateurs ■



Société Marocaine des Transports Rapides Carré et Supracolis

Le partenaire de votre logistique

Messagerie : • Ramassage et livraison à domicile • Groupage • Retour de fonds et de BL	Courses rapides
Affrètement : • Charges complètes • Transport de conteneurs	Stockage et entreposage
	Transport bimodal : • Camions, autocars • Trains

Couverture de tout le royaume par un réseau performant d'agences et de plateformes

Siège social à Casablanca : rue Emir Abdelkader - Gare Casa Voyageurs
Tél. : 05 22 40 84 58 à 61 et 05 22 24 39 04 - Fax : 05 22 40 16 92

GROUPE **CARRÉ** **Supracolis** **ONCF**

LA VIE éco

Dîner-débat

jeudi 4 février 2010 à 19h30

Au Royal Mansour de Casablanca

Les mesures fiscales de la Loi de Finances 2010

expliquées par

Noureddine Bensouda



En partenariat avec



Sponsor officiel



Événement payant. Réservez votre place dès maintenant en contactant

Mme Najat Herrès ou Mme Rachida Idrissi au : 0669 588 440 / 0520 150 209 / 0522 450 555/71/72