Logistique : Le Maroc toujours en retrait : Très peu d'opérateurs marocains de qualité ont émergé

Economie

Posté par: Visiteur

Publié le : 11-09-2008 01:50:40

Selon une étude élaborée par la Direction des études et des prévisions financières, en dépit de l'ambitieux programme de réformes lancé par les pouvoirs publics, la logistique commerciale du Maroc reste contrariée par un ensemble de dysfonctionnements, dont notamment une flotte routière non structurée et peu fiable, une offre insuffisante de services en logistique en termes de coût et de délai qui demeurent élevés par rapport aux pays concurrents.

L'offre marocaine de transport routier est dans son ensemble abondante, mais elle manque de spécialisation et de qualité de service.

Les opérateurs internationaux mettent en avant la difficulté de trouver des partenaires de transport répondant à leurs exigences. Très peu d'opérateurs marocains de qualité ont émergé.

Ainsi, une entreprise comme Marotrans, qui est l'une des seules respectant un cahier des charges strict faisant de la qualité un impératif aussi important que le coût, a l'exclusivité du transport routier pour le compte de nombreuses entreprises multinationales installées au Maroc.

Il est force de constater que le transport routier de marchandises se caractérise par un ensemble de dysfonctionnements telles la prédominance du secteur informel, l'atomisation de l'offre de transport -90% des entreprises possèdent 1 ou 2 camions et seulement 50 entreprises possèdent une flotte de plus de 20 camions-, la limitation des opérations internationales à quelques entreprises marocaines, l'absence de l'assurance-transport et la vétusté du parc de camions avec une moyenne d'âge du parc de 13 ans.

Devant un tel tableau, le Maroc ne peut être qu'en retrait par rapport à ses concurrents directs sur le marché européen. Ce n'est pas tout, le prix et la faible qualité du transport interne conjugués au prix élevé de la traversée Tanger-Algésiras rendent difficilement compétitives les exportations en provenance de la région d'Agadir par exemple.

Le coût de ce segment est si important qu'il correspond environ au coût de la distance Istanbul-France. Dans ces conditions, le marché potentiel du Maroc se réduit considérablement. Le passage du détroit de Gibraltar constitue également un souci important pour les exportateurs marocains. En effet, le coût de la
traversée des 15 kilomètres qui séparent le Maroc de l'Europe correspond à près de la moitié de la traversée de l'Espagne, soit 600 à 700 kilomètres.

Les entreprises marocaines sont aujourd'hui confrontées à des coûts logistiques bien supérieurs à ceux de leurs concurrents. D'après l'enquête sur les chaînes logistiques menée par la société Geomar, le coût du transport des produits marocains du textile-habillement à destination des

Etats-Unis est plus de deux fois supérieur que celui des produits en provenance de la Chine ou de la Thaïlande.

Selon la CNUCED, les coûts de transport du fret (freight costs) rapportés à la valeur des importations étaient l'un des plus élevés de la région MENA avec près de 14,3% en 2000. La même source estime que ce ratio n'était que de 11,4% en Algérie, 7,3% en Tunisie et seulement 4,7% pour la Turquie.

Ainsi, l'avantage en coût de la main-d'?uvre des entreprises marocaines peut être réduit dans une large mesure par des coûts logistiques plus élevés que leurs concurrents de la région ou de l'Europe de l'Est.

Dans ce contexte et eu égard au rôle déterminant de la logistique dans la compétitivité et l'attraction des IDE, des suggestions paraissent utiles pour contribuer au développement d'une logistique nationale plus performante et efficace. Il s'agit principalement du développement d'une offre de transport routier répondant aux exigences de qualité et de fiabilité nécessaires au développement du commerce et de l'industrie, de la réduction des coûts et des délais de la traversée du détroit.

Idem pour les délais de passage au port de Casablanca à travers l'accélération de la mise en oeuvre du programme d'actions lancé en décembre 2007 pour l'exploitation judicieuse de ce port. S'y ajoutent le développement des qualifications techniques dans le domaine de la logistique ainsi que la sensibilisation des différents opérateurs sur les évolutions et les tendances de la logistique au niveau national et international.

Goulots d'étranglement

A côté de la complexité du processus d'importation ou de dédouanement, le problème réside dans la faible optimisation des procédures le long de la chaîne. Le nombre de documents en circulation dans le processus d'importation est important (plus d'une vingtaine). Ce nombre témoigne de la nécessité d'un système de simplification des procédures. A cet égard, une initiative de dématérialisation des procédures a été réalisée au niveau de l'Administration des Douanes et des Impôts Indirects (ADII) à travers les systèmes SADOC et BADR. Un autre aspect à signaler concerne la lourdeur du flux documentaire et l'obligation de fournir plusieurs exemplaires d'un même document.

Par ailleurs, l'anticipation des procédures est peu répandue chez les opérateurs, ce qui retarde la sortie de la marchandise du port et engendre un allongement des délais et une augmentation des coûts. En outre, le transport routier international est particulièrement vulnérable aux activités illégales (trafics de stupéfiants, passagers clandestins). D'après les opérateurs du secteur, entre 0,5 et 1% des chargements sont affectés par ces fléaux qui portent atteinte à la réputation des entreprises nationales et multinationales, ainsi qu'à l'image du Maroc.

Nadia Benyouref
LE MATIN