

# Le détail de la future zone logistique de Zénata

■ A quoi ressemblera la zone logistique multiflux de Zénata ? Comment fonctionnera-t-elle ? Quel modèle y sera implanté ? Ces questions et bien d'autres taraudent les esprits des logisticiens mais auxquelles les officiels n'y répondent pas forcément de façon exhaustive. Sur la base des différentes études menées avec le soutien de la Banque européenne d'investissement, «La Vie éco» livre en exclusivité une vue d'ensemble de ce que sera cette zone stratégique pour la région du Grand Casablanca, ses composantes, sa vocation, l'offre qu'elle permettra de mettre sur le marché et les acteurs impliqués dans sa réalisation.

p.12 à 14



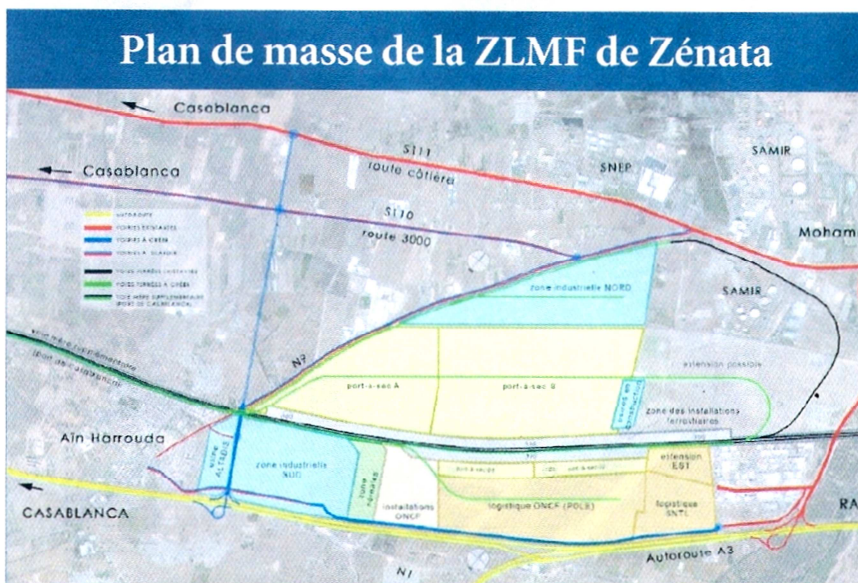
# A quoi ressemblera la zone logistique multiflux de Zénata

■ Deux secteurs prévus, l'un pour les métiers liés à l'activité portuaire et l'autre pour l'intermodalité et les terminaux spécialisés.

■ Réalisation en deux phases dont une à court terme portant sur 111 hectares.

■ Le détail des recommandations des études menées avec le soutien de la BEI.

Ce n'est un secret pour personne, le développement de la zone logistique multiflux de Zénata est une étape importante dans le cadre de la concrétisation de la stratégie nationale de la logistique. Mais à quoi ressemblera concrètement cette zone ? Comment fonctionnera-t-elle ? Quel modèle y sera implanté ? Autant de questions qui taraudent les esprits des logisticiens et auxquelles des officiels n'y répondent pas forcément de manière exhaustive. Pourtant, différentes études menées avec le soutien de la Banque européenne d'investissement (BEI) ont déjà dressé les contours de ce que sera réellement la zone logistique de Zénata. Les conclusions de ces études sont entre les mains des pouvoirs publics depuis quelques semaines déjà, en vue de prendre les décisions qui s'imposent



pour le démarrage effectif de la réalisation de la deuxième tranche de la zone, prévu au plus tard en 2016. En attendant une communication officielle autour des conclusions de ces études, *La Vie éco*, qui a pu consulter les différents documents livrés dans ce cadre, apporte en exclusivité les premiers détails du projet de la zone logistique multiflux de Zénata (ZLMZ).

D'emblée, l'une des premières conclusions à retenir est que cette zone, bien qu'elle représente au niveau fonctionnel un seul domaine, sera structurée finalement en deux zones bien différenciées en raison de la ligne de chemin de fer Casablanca-Mohammédia qui traverse le site devant l'abriter. Ce dernier, qui s'étale sur 323 hectares, sera donc composé d'un secteur Ouest de 196 hectares, et d'un secteur Est de 127 hectares. Cette séparation est d'une importance stratégique pour le développement de la zone, vu que la proposition d'aménagement faite par les consultants a été fortement impactée par cette contrainte. Ces derniers ont

dû ainsi proposer un schéma d'aménagement des zones fonctionnelles dont l'objectif principal est d'assurer une diversité des fonctions abritées dans les deux secteurs, tout en s'assurant du développement d'une synergie entre eux et de la possibilité pour chacun d'eux d'une expansion future en fonction de la demande.

Ainsi, le schéma retenu propose de faire du secteur Ouest une zone dont la vocation principale est le développement d'activités directement liées à l'activité portuaire. Dans une première phase, les consultants ont recommandé le développement de lots de projets logistiques, avec la possibilité à moyen, voire à long terme, d'offrir des parcs logistiques de plus grande envergure. Dans le détail, le secteur dit «I» abritera l'avant-port de la ZLMZ, des zones aménagées à l'air libre pour abriter des parcs de stationnement de poids lourds, des dépôts de conteneurs vidés et des parcs de stockage. Il pourra en outre intégrer des lots logistiques et de transport qui serviront

principalement à la relocalisation d'opérateurs dans l'environnement portuaire. Une pépinière logistique (ndlr : pour soutenir la création d'opérateurs en logistique) y est même prévue au même titre que des projets de cluster et d'autres projets singuliers. Logiquement, la proposition y prévoit également l'installation d'une zone centrale de services et un centre de vie (restauration, stations services...) autour desquelles pourront être développées les zones d'activités.

Pour ce qui est du secteur Est, il est en revanche question d'une réserve foncière dédiée à l'offre liée à l'intermodalité. Sa diversité sera assurée par la présence de terminaux spécialisés, y compris ceux destinés aux céréales et qui sont spécifiquement mentionnés dans la stratégie nationale. Pour cette partie, les études ont prévu que le noyau central du parc logistique serait maintenu dans la zone actuelle de la SNTL, avec une possibilité d'agrandissement sur les terrains adjacents. De nouveaux parcs sont aussi prévus à proximité

de la zone de la SNTL sur la façade de l'autoroute Casablanca-Rabat.

En termes de réalisation, les recommandations de l'étude penchent pour un développement de ces deux secteurs en deux phases, une à court terme et l'autre à moyen et long terme, de manière à assurer une supranationalisation progressive de la ZLMZ. La première phase prévoit ainsi le développement de zones fonctionnelles d'une superficie brute totale d'environ 53 ha, et la réservation de 38 ha pour une expansion future. La structure routière prévue pour accompagner le développement de ces zones permettra l'accès à 20 autres hectares dans le cas où l'évolution de la demande nécessite un développement de nouvelles zones. L'investissement total d'urbanisation pour cette première phase est estimé à 188,5 MDH. Pour ce qui est de la seconde phase, elle concerne le développement de la ZLMZ de manière à atteindre les 323 hectares prévus dans le cadre de la stratégie nationale. Sur cette superficie, 263 hectares de zones fonctionnelles peuvent être développées, dont une centaine à proposer sous la forme d'une nouvelle offre de parcs logistiques. Le reste sera destiné aux autres infrastructures devant accompagner l'offre logistique. Les investissements nécessaires pour cette seconde phase porteront le budget global d'aménagement à 835,5 MDH.

C'est dire que les grandes lignes du développement de la zone sont désormais connues. Il reste maintenant juste à résoudre quelques problématiques opérationnelles soulevées par les études et qui appellent à une prise de décisions stratégiques de la part des pouvoirs publics ■

YOUNES TANTAOUI

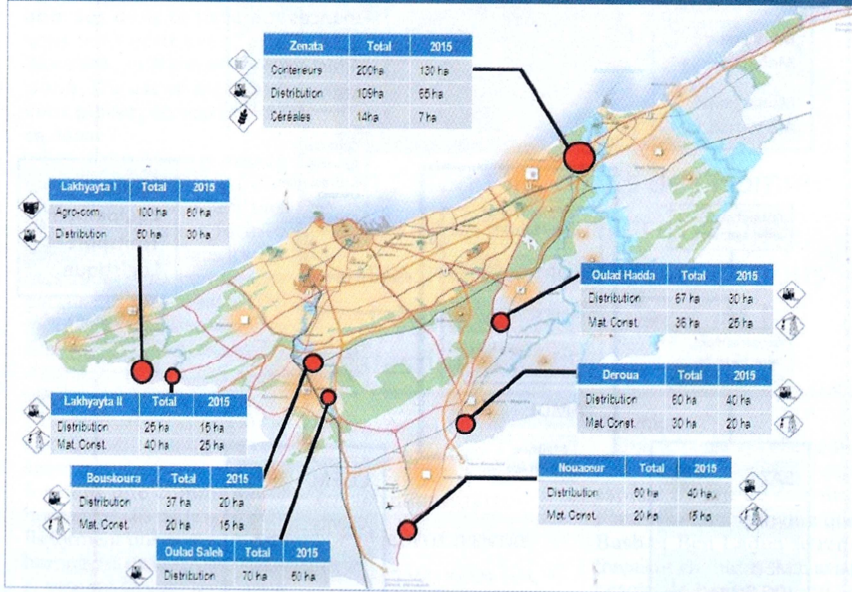


# Une offre complémentaire par rapport à l'existant sur le marché casablancais

■ La région compte 600 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts disponibles et plusieurs projets logistiques privés en cours de réalisation ■ La zone de Zénata doit proposer des contenus multifonctionnels et des dimensions adéquates ■ Le développement de la deuxième tranche en plusieurs phases devrait permettre de mieux anticiper l'évolution de la demande.

On a souvent tendance à l'oublier, mais l'offre en matière de zones logistiques dans le Grand Casablanca ne se limite pas au seul projet de Zénata. Le contrat d'application relatif au développement des zones d'activités logistiques de la région a en effet donné lieu au lancement de plusieurs projets depuis 2010 qui ont renforcé l'offre dans la métropole et sa périphérie. En tout, on parle actuellement d'une offre existante dépassant les 600 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts, sachant que plusieurs projets sont actuellement en cours de réalisation. Dans la zone de Nouaceur, par exemple, un aéro-pôle est actuellement en cours de consolidation. Dans celui-ci, 80 ha sont développés et bientôt la construction de la deuxième phase qui inclut 30 ha de foncier pour des activités logistiques sera lancée. Le contrat d'application du contrat programme Etat-CGEM prévoit également la réservation et la mise à disposition par l'AMDIL d'une superficie de 70 ha.

## Schéma d'allocation des zones logistiques du Grand Casablanca



Celle-ci devrait permettre de développer dans cette région une zone logistique de distribution et de sous-traitance. Cette zone sera dédiée à l'in-

dustrie, notamment à l'activité textile. Une superficie de 10 à 15 ha au sein de la même plate-forme pourrait être dédiée à l'installation d'activités industrielles de sous-traitance et de finissage. Aussi, un parc industriel sur une surface de 32 hectares est en cours de réalisation à Ouled Saleh. Ce projet est mené par la Chambre française du commerce et de l'industrie au Maroc (CFCIM) en partenariat avec des institutionnels marocains. Il accueillera plus de 150 entreprises agissant dans des secteurs industriels et logistiques non polluants.

Finalement, la zone logistique multiforme de Zénata doit composer avec une offre logistique en expansion continue. Cette croissance sera-t-elle une menace pour son développement ? Pas sûr. L'étude de marché insiste sur le fait que la zone de Zénata constitue « une grande opportunité, non seulement de structuration

de l'ensemble du réseau marocain de plates-formes logistiques », peut-on lire dans le rapport. Les consultants considèrent que son emplacement et ses dimensions sont en effet adaptés à un projet de projection stratégique nationale et internationale à court, moyen et long terme. Cependant, pour qu'elle parvienne à relever ce défi, il faudra qu'elle soit conçue de manière à ce qu'elle propose d'abord des contenus multifonctionnels et des dimensions adéquates dans une première phase. L'objectif est qu'elle puisse rapidement atteindre une masse critique d'activité, en se basant sur la combinaison d'une offre réactive et d'une promotion proactive de projets de développement logistique. Ensuite, il lui faudra maintenir son développement ouvert et flexible, pour permettre différents développements futurs en fonction de l'évolution des demandes et des résultats des

processus proactifs et réactifs de commercialisation.

### Modération des prix en fonction des qualités

Tenant compte de cela, l'étude de marché propose plusieurs recommandations pour l'élaboration de l'offre à mettre sur le marché, notamment en matière de parcs logistiques. L'offre fonctionnelle à développer à Zénata devra garantir au marché des entrepôts logistiques homologables avec les meilleures tendances internationales. « Il est très important que la génération d'offre se fasse en suivant une certaine continuité régulée, de façon à ne pas créer d'excédent d'offres non souhaitables », recommande l'étude de marché. L'idée aujourd'hui étudiée est de mettre successivement sur le marché des zones d'entrepôts, divisées en super-îlots de 3 à 5 ha, pour mesurer aussi bien la quantité que la typologie de l'offre développée. Selon les estimations des consultants, l'offre de parcs logistiques à Zénata peut prétendre à une occupation à un rythme moyen compris entre 30 000 et 40 000 m<sup>2</sup>/an, soit l'équivalent de 8 à 10 ha représentant la superficie totale du parc. Pour y parvenir, il serait question de mettre en place une politique commerciale tenant compte d'une intégration fonctionnelle de la plate-forme de la SNTL avec d'autres parcs logistiques dans la ZMLF. Il serait également question de combiner l'actuelle plate-forme de la SNTL avec une autre de petits modules et suivre l'évolution du marché. Ceci permettrait une diversification des typologies. La modération des prix en fonction des qualités, avec des standards d'espaces communs moins généreux, pourrait également s'avérer cruciale pour le succès commercial de la ZLMZ ■

Y.T.

## Possibilité d'un loyer de 40 DH/m<sup>2</sup>

Les sources de revenus dont disposera le gestionnaire de la zone logistique sont les revenus des concessions, les loyers à long terme et les loyers conventionnels. La vente des entrepôts ou tout autre service logistique au sein de la zone est tout à fait exclue. Au niveau des prix, l'étude de faisabilité financière du projet a retenu pour les lots logistiques un loyer à long terme d'un euro par m<sup>2</sup> et par mois. Pour les loyers conventionnels, on parle de 3,80 euros pour les entrepôts, soit environ 40 DH. Les concessions aux actionnaires pourraient en revanche bénéficier d'une remise par rapport aux prix des lots logistiques loués à long terme. Ces concessions pourraient être regroupées en paquets distincts, selon la partie de la zone concernée. Pour ce qui est des concessions au privé, elles seront également possibles dans le cas des services du centre de vie. Ainsi, pour une concession d'une station-service, le gestionnaire de la ZMLM pourrait bénéficier d'un loyer de 4 euros par m<sup>2</sup> et par mois ■



# La Société de développement et de gestion de la zone attend son modèle opérationnel

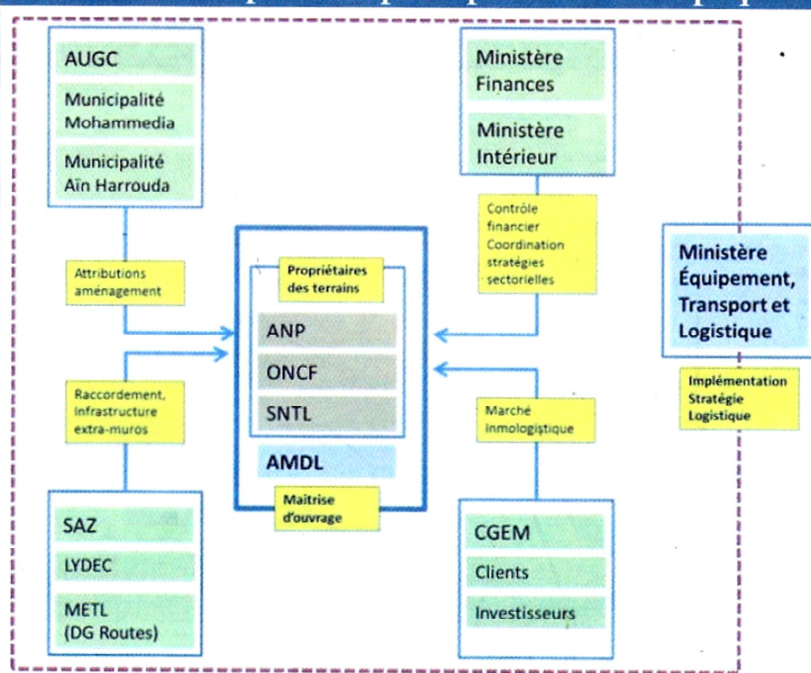
■ Le développement de la deuxième tranche de la zone Est en attente de décisions stratégiques ■ Celles-ci concernent, entre autres, le rôle précis de l'aménageur public ainsi que la répartition des participations de la SNTL, l'ANP et l'ONCF dans son capital ■ Les études réalisées avec le soutien de la BEI ont exploré les différentes pistes possibles. Les détails en exclusivité.

Sacré dilemme auxquels sont confrontés les pouvoirs publics et les différents acteurs impliqués dans le développement de la deuxième tranche de la zone logistique de Zénata. Depuis la signature, en mai 2014, devant le Souverain, de plusieurs conventions de partenariats relatives à ce projet, les choses ont, semble-t-il, beaucoup bougé dans les coulisses avec l'objectif d'arrêter un schéma définitif pour la réalisation de cette tranche. Dix mois plus tard, ce schéma est en attente de décisions stratégiques dont dépend étroitement l'entame des travaux programmés pour 2016 au plus tard.

Le principal challenge à relever dans ce sens consiste en le choix du modèle à adopter pour la création de l'aménageur de la zone. En effet, les études réalisées ont révélé la nécessité de créer un aménageur public où seront regroupés les différentes entreprises et établissements publics impliqués dans le chantier, de manière à mutualiser leurs efforts et leurs apports au projet. Ces entreprises sont, pour rappel, la SNTL, l'Agence nationale des ports et l'ONCF qui devront toutes être actionnaires de la Société de développement et de gestion (SDG). La création de cette dernière n'est pas une mission simple, si l'on en croit les conclusions de l'étude.

La difficulté concerne, dans un premier temps, la part de chaque établissement dans le tour de table de la SDG. Vu que leurs apports ne seront pas les mêmes, il faut trancher sur les modalités de répartition du capital de la société entre les trois parties. Cette répartition est d'autant plus délicate à cause des investissements déjà réalisés par la SNTL, dont la plate-forme logistique est déjà opérationnelle. Si la répartition est faite sur la base de l'apport de chaque partie en foncier, comme cela était sous-

## Schéma conceptuel des principaux acteurs impliqués



entendu auparavant, la SNTL se retrouverait lésée vu qu'elle a déjà mobilisé d'importants investissements pour la réalisation des infrastructures déjà construites dans sa plateforme. Pour remédier à cela, l'étude de faisabilité financière a proposé deux autres scénarios. Dans l'un d'entre eux, les actifs apportés par l'ANP et l'ONCF sont les terrains de leurs assiettes foncières, mais dans le cas de la SNTL l'apport comprend aussi la capi-

talisation de l'aménagement déjà fait. Dans ce cas de figure, le capital de la SDG serait de 59,5 millions d'euros, dont 54,6% détenus par l'ANP, 26% par l'ONCF et 19,4% par la SNTL.

### Besoins financiers importants si la SDG s'occupe de la réalisation de toute la zone

Dans l'autre, les actifs apportés par l'ANP et l'ONCF sont les mêmes assiettes fon-

cières, mais pour la SNTL on inclut aussi la capitalisation des coûts des infrastructures de base, des entrepôts et des bâtiments déjà construits. Dans ce cas-là, le capital de la SDG atteindrait 82,5 millions d'euros, dont 42% seraient détenues par la SNTL et seulement 39,4% et 18,7% respectivement par l'ANP et l'ONCF.

Les différents partenaires devraient donc trancher rapidement entre ces deux scénarios. Ils devront en parallèle décider du rôle précis qu'aura à jouer la SDG. A ce niveau, les cabinets ayant réalisé l'étude ont retenu deux possibilités, chacune avec des implications différentes sur la rentabilité de la zone de Zénata. Dans la première, la SDG aura un rôle de constructeur des infrastructures de base, en plus de quelques immeubles permettant un démarrage proactif de

la zone. Dans ce modèle, les zones fonctionnelles seront développées par des agents autres que la SDG, à savoir la SNTL, l'ONCF et l'ANP en leurs noms propres. Ces infrastructures devraient être groupées en paquets d'un minimum de 20 à 30 ha chacun. La deuxième possibilité est celle où la SDG jouera le rôle de développeur intégral de la zone, ce qui se traduit par la prise en charge aussi bien des infrastructures de base que des immeubles pour la logistique (ndlr : les entrepôts) et pour les services (ndlr : base de vie ; bâtiments auxiliaires...). Les conclusions de l'étude économique et financière font cependant pencher la balance vers le premier modèle. «Le projet est financièrement faisable dans sa modalité de construction des infrastructures et de quelques immeubles (ndlr : le premier modèle)», peut-on lire dans le rapport de l'étude. L'analyse du deuxième modèle fait ressortir que le projet est financièrement faible selon cette approche. Confiée à la SDG, la réalisation de l'ensemble du projet nécessite en effet la mobilisation de fonds importants pour supporter l'investissement nécessaire, ainsi que le besoin en fonds de roulement qui en découlerait. Ce dernier est évalué à lui seul à 890 000 euros en 2017, et 475 000 euros en 2028, contre seulement 335 000 euros en 2017 dans le cas du premier modèle. En tout, entre le premier et le deuxième modèle, les investissements et les besoins de financement seront multipliés par 3,5 fois, ce qui nécessiterait une injection supplémentaire de fonds publics. La problématique financière aura donc certainement un rôle clé à jouer dans l'arbitrage à faire entre les deux modes d'intervention de la SDG ■

YOUNES TANTAOUI

## La BEI apportera son soutien financier

La Banque européenne d'investissement va prendre en charge 50% du financement dont aura besoin la SDG. C'est en tout cas ce qui est retenu dans l'analyse économique et financière du projet. La deuxième moitié devrait être assurée, à parts égales, par les revenus dégagés par la SDG et le financement des banques commerciales ■