

► **ORDERLY**

La logistique comme
moteur de
performance

► **ATRACIO**

La plateforme intégrée
qui réinvente l'exécution
de la supply chain

► **FOUZIA WADRAHMANE**

l'adoption des normes ESG
est vitale pour l'industrie
automobile

TELQUEL IMPACT

MAI 2025

LOGISMED.TELQUEL.MA



LOGISTIQUE

UN SECTEUR QUI MET LE PAQUET SUR L'OPTIMISATION

Les logisticiens n'ont qu'un seul mot à la bouche : l'optimisation.
Optimisation de temps, de flux, d'approvisionnement, de stockage, etc.
Si sur le volet des infrastructures, beaucoup de choses restent encore à
faire, l'approche des professionnels s'est beaucoup développée pour
intégrer, déjà, pour certains les outils de l'IA.



À l'heure où le temps manque, une entreprise marocaine élimine l'attente.



Déposez
ou Retirez
votre colis

ICI



Nous
livrons
partout au
Maroc

Point Relais
Anfa Place **1003**



Faites-vous livrer dans la consigne
la plus proche de chez vous ?
www.expressrelais.ma



0522 300 900
www.expressrelais.ma



كيفاش نضامك كولاي
Comment envoyer
votre colis ?

103 destinations
desservies au Maroc
en moins de
24h !

**24/24
7/7**


Païement à la livraison


Retour Colis


Livraison à domicile

9:41

Envoyer un colis

Je veux envoyer un colis depuis
une consigne automatique vers
une autre consigne ou pour
une livraison à domicile

Recevoir un colis

Je veux organiser la réception
d'un colis. Mon expéditeur
reçoit un code par SMS et Email
pour déposer le colis dans
la consigne de mon choix, ensuite
je reçois mon colis en consigne
ou à domicile.

Accueil Envoyer/Recevoir Réserver Encaissements

Un investissement, pas un coût

Le Maroc est à un tournant décisif de sa trajectoire logistique. Entre ambitions affichées, innovations technologiques et chantiers structurants, le royaume s'efforce de transformer ses défis en leviers de compétitivité. Le lancement de la zone logistique de Lqliâa, au sud d'Agadir, en est l'illustration la plus tangible : 45 hectares, 350 millions de dirhams, et surtout, une volonté d'ancrer les territoires dans une dynamique d'interconnexion fluide. Une ambition inscrite dans la Stratégie nationale pour la compétitivité logistique, qui reste encore en chantier malgré les années. L'Agence marocaine de développement de la logistique (AMD L) pourrait en accélérer l'exécution.

Mais la performance ne se joue pas uniquement sur le terrain des infrastructures. Elle se construit aussi dans les data centers, les algorithmes et les tableaux de bord. Des solutions comme Orderly, qui optimise en temps réel les opérations terrain via l'IA, ou Atracio, qui déploie l'IoT et la RFID pour automatiser la supply chain, montrent que l'écosystème marocain est prêt à franchir un cap technologique. Même logique chez CloudFret, où l'IA permet de rationaliser les trajets à vide et de réduire l'empreinte carbone.

Pour que cette dynamique soit pérenne, encore faut-il que les acteurs adoptent des pratiques responsables. Dans le secteur automobile notamment, l'adoption des normes ESG dans la supply chain devient une exigence mondiale. Comme le rappelle Beyond Certification, il en va de la compétitivité même des entreprises marocaines, soumises aux attentes croissantes des donneurs d'ordre internationaux.

La logistique ne doit plus être pensée comme un coût, mais comme un investissement. Un accélérateur de transformation industrielle, écologique et digitale. À condition de décloisonner, de mutualiser et d'investir au bon endroit. Et surtout, de mettre fin à la dissonance entre ambitions stratégiques et mise en œuvre concrète. ■

TELQUEL IMPACT

TelQuel accorde une attention soutenue aux mutations qui façonnent l'économie marocaine, en particulier dans les secteurs stratégiques comme la logistique. Nous y consacrons enquêtes, dossiers, tribunes et entretiens, dans nos pages et sur nos plateformes numériques. Notre regard critique et informé sur ces enjeux est reconnu par nos lecteurs, mais aussi par les acteurs publics et privés qui nous font confiance. C'est dans cette même logique d'engagement éditorial qu'a été conçu ce Spécial Logistique 2025.

SOMMAIRE



- 03 LOGISTIQUE**
Les entreprises amorcent leur mise à niveau
- 06 INTELLIGENCE ARTIFICIELLE**
L'autre défi logistique
- 08 ZONE LOGISTIQUE DE LQLIÂA**
Un jalon pour faire du Grand Agadir un hub logistique d'avenir
- 10 DLS**
Charafa Zobir dévoile les ambitions opérationnelles et technologiques de DLS
- 12 MOUNAIM BOUZIANE**
"Colipro est un modèle où la technologie devient le principal levier de performance logistique"
- 14 B-AGILE**
L'expertise marocaine au cœur de la Supply Chain 4.0
- 17 NISSRINE ELOOBAI**
"J'ai la Supply Chain dans le sang"
- 18 ABDELILAH HIFDI**
"Le modèle de l'alternance est la panacée pour favoriser l'emploi dans le secteur logistique"
- 20 IFTL**
Former autrement pour répondre aux défis de demain
- 21 PHARMA ET SUPPLY CHAIN**
Une équation encore complexe

LOGISTIQUE

Les entreprises amorcent leur mise à niveau

LA LOGISTIQUE, PILIER DISCRET MAIS ESSENTIEL DE L'ÉCONOMIE, CONNAÎT UN DÉVELOPPEMENT CERTAIN, ET CE MALGRÉ LES RETARDS ACCUMULÉS SUR LE VOLET DES INFRASTRUCTURES. ENTRE PROFESSIONNALISATION ET TRANSFORMATION NUMÉRIQUE, LES ENTREPRISES S'AJUSTENT À UNE NOUVELLE ÈRE.

L'annonce par le ministre du Transport et de la Logistique, Abdessamad Kayouh, en avril dernier, du lancement imminent de la commercialisation de la zone logistique de Lqliâa, sur 45 ha au sud d'Agadir, a été accueillie avec beaucoup d'enthousiasme par les professionnels du secteur. Et pour cause : les opérateurs estiment que le secteur accuse un important retard dans la concrétisation de la Stratégie nationale pour le développement de la compétitivité logistique de 2010, qui prévoyait l'aménagement de 70 zones à l'horizon 2030. Le département de tutelle ambitionne aujourd'hui de mettre en place 750 hectares de zones logistiques d'ici à 2028. Le déploiement de cette feuille de route se fera à travers l'Agence marocaine de développement de la logistique (AMDL).

"Pour mettre en place les zones logistiques, il faut d'abord identifier les flux les plus importants, afin de les optimiser. Casablanca, par exemple, ne dispose pas de sa propre zone logistique. À Tanger, heureusement, nous avons Tanger Med. Mais entre Tanger et Casablanca, il n'y a rien. Et jusqu'à très récemment, il n'y avait aucune zone logistique à Agadir. Cette ville a aussi besoin d'agropoles", analyse Abdelilah Hifdi, président de la Fédération du transport et de la logistique (FTL).

CROISSANCE TOUS AZIMUTS

C'est un fait : sur le plan des infrastructures, la marge de progression reste large, dans un pays dont le marché n'est pas encore mature. *"Nous avons de nombreux points à gagner en matière de compétitivité logistique",* soutient Malik Touimi Benjelloun, directeur général de Weexa Maroc, groupe qui figure parmi les leaders mondiaux de

la digitalisation et du support des flux EDI/B2B. Cela dit, le secteur affiche une croissance tangible : *"Cette croissance ne concerne pas uniquement les grands opérateurs, mais aussi ceux de taille plus modeste. Preuve en est que cette dernière catégorie, qui n'utilisait pas de systèmes de gestion, a compris l'intérêt de s'équiper ces dernières années, notamment grâce aux différentes formes de subventions proposées par l'État",* affirme Malik Touimi Benjelloun. Le groupe qu'il dirige a ainsi équipé nombre de ces opérateurs — comme cer-

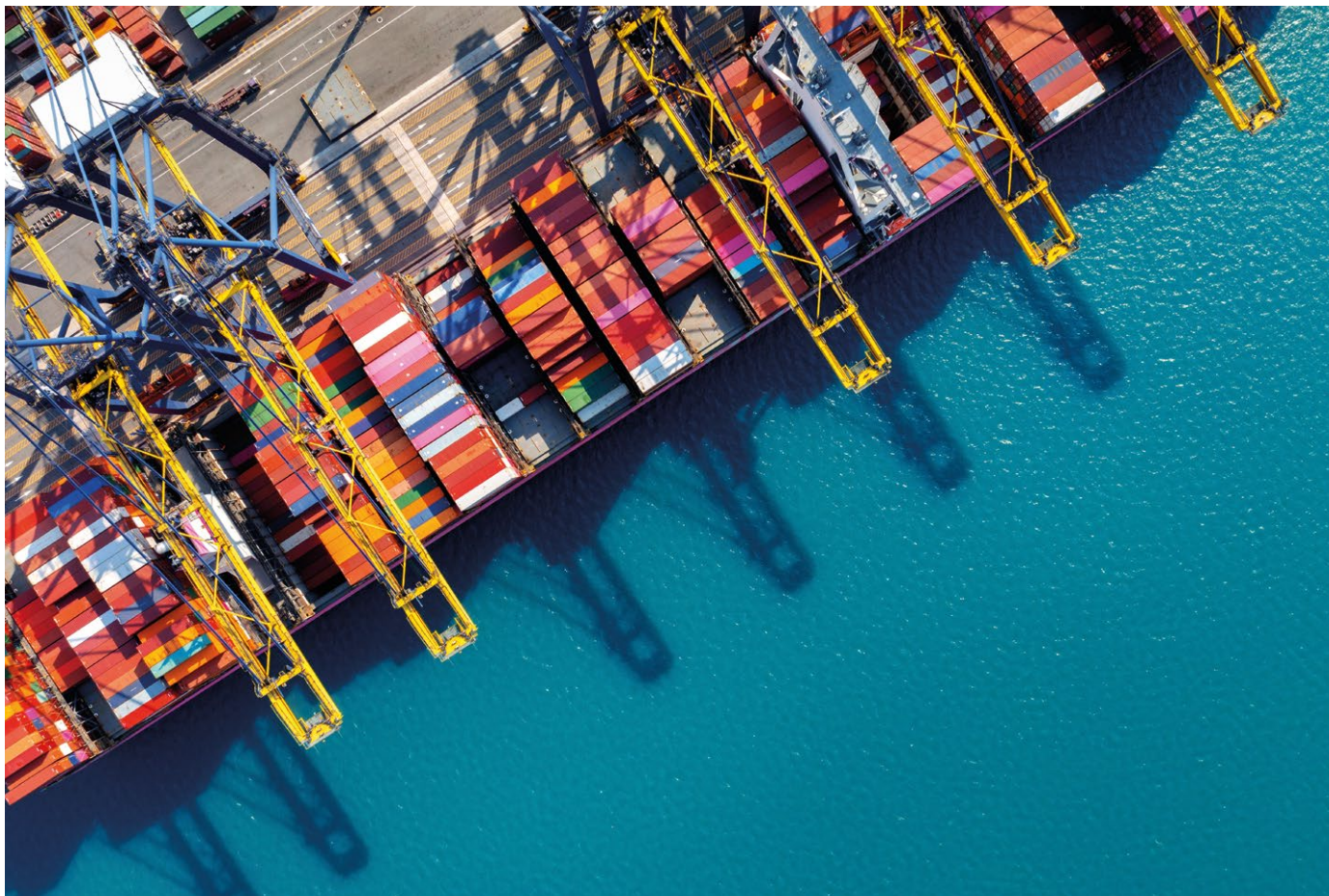
tains transitaires ou transporteurs de taille moyenne, qui se limitaient autrefois au transit ou au transport — pour leur permettre de se lancer dans la prestation logistique. Beaucoup ont investi dans de petits entrepôts à leurs débuts et ont pu se développer grâce à la croissance de la demande. Ces acteurs sont aujourd'hui équipés de solutions de gestion d'entrepôts et d'outils de communication de données avec leurs clients.



Malik Touimi Benjelloun

DIGITALISATION

"L'utilisation de ces systèmes est névralgique pour l'activité d'un prestataire logistique. Si ce dernier ne communique pas avec son client en temps réel, de façon intégrée, fluide, automatisée et sécurisée, c'est toute son activité qui s'arrête, puisqu'il ne peut plus renseigner les niveaux de stocks, les inventaires, les besoins en réapprovisionnement, etc.", souligne le DG de Weexa. La croissance du marché observée ces dernières années s'est également traduite par un développement de l'offre en systèmes de gestion. De plus en plus d'acteurs, locaux et internationaux, se positionnent en réponse à la demande croissante. Une évolution positive



pour le Maroc, puisqu'elle crée un écosystème réunissant prestataires de services, éditeurs de solutions, opérateurs logistiques, etc. *"Il faut néanmoins bien comparer ce qui est comparable en termes d'offres disponibles, et bien choisir son partenaire intégrateur autant que la solution que l'on envisage d'adopter"*, précise Malik Touimi Benjelloun.

UN MARCHÉ DYNAMIQUE

Concernant le secteur de la prestation de transport et de logistique, le directeur général de Weexa estime que le marché est également très dynamique. Il cite notamment *"le groupe Dislog, avec sa filiale Buildings & Logistic Services (BLS), pour lesquels nous intervenons tant sur la partie WMS qu'EDI, et qui ont lancé une nouvelle grande plateforme logistique à Tit Mellil début 2025, afin d'y gérer l'entreposage de nouveaux clients en complément de leur plateforme historique de Bouskoura"*. Spécialiste de la digitalisation de la supply chain, Weexa collabore avec d'autres grands opérateurs logistiques, tant publics que privés, au Maroc depuis la fin des années 2000, sur les systèmes de gestion d'en-

trepôt (WMS) ou d'échange de données informatisées (EDI). Par l'intermédiaire de sa filiale Eumatech, Weexa propose des plateformes spécialisées dans l'intégration de logiciels de gestion d'entrepôts (WMS), de transport (TMS), ou encore dans l'interfaçage entre systèmes d'information et digitalisation des flux B2B, via sa plateforme iPaaS (Integration Platform as a Service) baptisée iXPath, qu'elle édite et commercialise depuis une dizaine d'années.

LARGE MARGE DE PROGRESSION

Malik Touimi Benjelloun souligne par ailleurs que les 3PL (Third-Party Logistics, soit la sous-traitance logistique à un prestataire externe) ne sont pas les seuls à se digitaliser. En témoignent les clients industriels de Weexa, issus des secteurs de la santé, de l'agroalimentaire, des produits de grande consommation, de l'industrie lourde ou encore de la distribution spécialisée. *"Nous comptons parmi nos clients le groupe Label'Vie-Carrefour, au Maroc et en Côte d'Ivoire. Nous avons intégré et déployé son système de gestion d'entrepôt (WMS), ainsi que son système d'échange de données informatisées (EDI), en lien avec la digitalisation de ses flux BtoB"*, explique-t-il. Malgré ce développement soutenu ces dernières années, une large marge de progression demeure. Toutes les entreprises ne maximisent pas encore leurs flux logistiques, qui dépendent également des infrastructures, du transport et des systèmes d'information. *"Bien évidemment, nous ne pouvons pas occulter l'avènement de l'IA, encore à ses débuts, mais qui devrait, à terme, permettre de gagner encore davantage en productivité"*, conclut-il. ■



INTELLIGENCE ARTIFICIELLE

L'autre défi logistique

L'IA, À TRAVERS SES ALGORITHMES, EST UN PUISSANT OUTIL POUR L'OPTIMISATION DE LA CHAÎNE DE VALEUR LOGISTIQUE. LE SECTEUR EST, AUJOURD'HUI, AU TOUT DÉBUT DE CETTE RÉVOLUTION TECHNOLOGIQUE. LA PLATEFORME CLOUDFRET FAIT FIGURE, AUJOURD'HUI, DE MODÈLE DE RÉUSSITE DANS LE DOMAINE DE L'IA APPLIQUÉE À LA LOGISTIQUE, QUI PEUT EN INSPIRER BIEN D'AUTRES.

Prévision de la demande, automatisation des entrepôts, optimisation des tournées de livraison, visibilité du transport, gestion de stock : l'IA est en mesure d'être intégrée sur toute la chaîne de valeur pour augmenter la productivité. Selon un rapport de McKinsey dressant l'impact de l'IA sur les chaînes d'approvisionnement, *"la mise en œuvre réussie de la gestion de la chaîne d'approvisionnement basée sur l'IA a permis aux utilisateurs d'améliorer les coûts logistiques de 15%, les niveaux d'inventaire de 35% et les niveaux de service de 65%, par rapport aux concurrents plus lents"*. Où en sommes-nous alors quant à ce nouveau challenge technologique ? *"Le secteur logistique est au tout début de la prise de conscience de l'apport de la technologie et de l'IA"*, nous répond Driss Jabar, fondateur et CEO de CloudFret, une plateforme de mise en relation entre expéditeurs et transporteurs de marchandises, visant l'optimisation des retours à vide des camions (distance parcourue sans charge), grâce à l'intelligence artificielle. L'entreprise utilise pour ce faire un algorithme de "matching" automatique entre les offres de chargements disponibles et les camions vides. Il s'agit de la plus large plateforme de la région avec plus de 18 000 camions référencés, représentant 5600 utilisateurs actifs répartis sur 7 pays européens et africains (France, Espagne, Italie, Portugal, Maroc, Sénégal et Mauritanie). CloudFret fait figure, aujourd'hui, de modèle de réussite marocain dans le domaine de l'IA appliquée à la logistique et au transport.

DES MILES RESTENT ENCORE À PARCOURIR

Beaucoup reste encore à faire pour une réelle prise de conscience des opérateurs de l'importance de cet outil dans l'optimisation des flux. Pour le CEO de CloudFret, l'utilité de l'IA dans la logistique n'est pas toujours assimilée par les opérateurs du secteur. Les acteurs attendent de voir de véritables cas d'usage de cette technologie. *"Et c'est d'ailleurs le rôle d'acteurs comme CloudFret de démontrer par la réalité des faits que cela pourrait apporter un vrai plus et une optimisation concrète sur le terrain"*, souligne Driss Jabar. Lors de la 12^e édition de Logismed, programmée du 13 au 15 mai à Casablanca, notre interlocuteur compte bien démontrer comment l'intelligence artificielle a permis à CloudFret d'accélérer son expansion sur les marchés européens et africains. D'autant que l'adoption de la technologie au quotidien est un vrai challenge. Le fondateur de CloudFret en sait quelque chose. *"Comment faire en sorte que les chauffeurs, qui ne sont pas habitués à l'usage des applications, puissent commencer leur utilisation ? C'était un gros chantier. Mais, nous avons pu relever ce challenge parce que les transporteurs y ont vu leur intérêt. L'utilisation de notre plateforme est la garantie d'un gain financier supplémentaire. C'est ce que nous avons réussi à développer. Et c'est du win-win"*, partage-t-il.

UNE MEILLEURE PRISE DE DÉCISION

Dans son rapport sur l'IA et les chaînes d'approvisionnement, le cabinet McKinsey confirme ce même constat : *"Transformer une chaîne d'approvisionnement est une démarche ambitieuse, et les entreprises doivent être pleinement conscientes des défis. Cependant, les avantages potentiels sont importants: les entreprises qui sont en mesure de gérer plusieurs domaines spécifiques en tandem seront positionnées pour obtenir une visibilité beaucoup plus grande et une meilleure prise de décision, le tout alimenté par l'IA"*. Il faut savoir qu'avant le recours à la plateforme CloudFret, les acteurs traditionnels utilisaient le téléphone ou le mail pour pouvoir trouver des camions disponibles pour le chargement. Aujourd'hui, la technologie permet de matcher des milliers d'opportunités sans inter-

ventions humaines. Depuis son lancement en 2021, CloudFret a levé, au total, 3 millions d'euros. Cette manne financière a permis d'accélérer le développement de l'entreprise, de se positionner sur les marchés européen et africain et de continuer à améliorer la plateforme pour permettre à l'algorithme d'être plus efficient et de chercher plus d'opportunités à l'étranger.

L'IA, MOTEUR D'UNE LOGISTIQUE INTELLIGENTE ET SCALABLE

"Avec une équipe d'à peine vingt personnes, c'est la technologie qui nous permet de gérer efficacement les flux de milliers de clients et d'optimiser l'utilisation de chaque camion", explique Driss Jabar, fondateur de la startup. Mais l'impact de l'IA va bien au-delà de la gestion des flux. CloudFret s'attaque également à un défi de taille : l'optimisation du First Mile, soit la phase amont de la chaîne logistique, souvent négligée et pourtant stratégique. *"Le First Mile représente à lui seul près de 60% des coûts logistiques. En digitalisant et en automatisant cette étape, nous améliorons significativement la performance globale du transport"*, précise Driss Jabar.

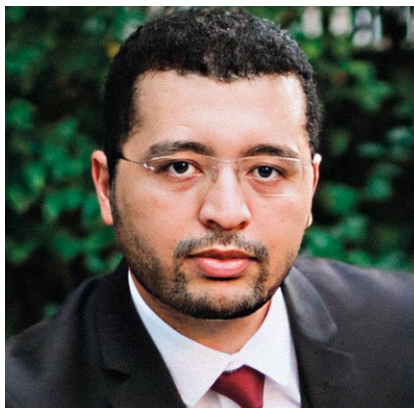
LES PRÉMICES D'UNE RÉVOLUTION LOGISTIQUE PORTÉE PAR L'IA

Le Maroc n'en est qu'aux balbutiements de l'ère de l'intelligence artificielle, mais les premières expérimentations annoncent une transformation profonde de tout l'écosystème. Les acteurs logistiques commencent à in-

tégrer l'IA dans leurs modèles économiques, avec une vision résolument tournée vers la performance et l'anticipation. *"Notre premier cas d'usage a consisté à exploiter intelligemment les retours à vide des camions. Ensuite, nous avons optimisé les tournées existantes en analysant les flux réels pour maximiser la rentabilité"*, explique Driss Jabar. Un autre levier décisif de cette transformation est la captation automatisée des données terrain.

Grâce à l'utilisation de capteurs IoT et de dispositifs embarqués, Cloud-

Fret peut désormais suivre en temps réel le poids des camions, leur géolocalisation ou encore le moment précis du déchargement. Une avancée qui illustre bien le virage digital en cours, où l'IA ne remplace pas l'humain, mais lui redonne du temps et de la valeur. En se positionnant comme pionnier de cette révolution, CloudFret ambitionne de devenir le leader du transport intelligent entre l'Europe et l'Afrique, tout en inspirant l'ensemble du secteur à faire le saut technologique. ■



Driss Jabar, CEO CloudFret

ZONE LOGISTIQUE DE LQLIÂA

Un jalon pour faire du Grand Agadir un hub logistique d'avenir

D'UNE SUPERFICIE DE 45 HECTARES ET NÉCESSITANT UN INVESTISSEMENT PUBLIC DE 350 MILLIONS DE DIRHAMS, LA ZONE LOGISTIQUE DE LQLIÂA PERMETTRA DE MASSIFIER LES FLUX LOGISTIQUES ET DE RENFORCER LA COMPÉTITIVITÉ RÉGIONALE. LE LANCEMENT DE LA COMMERCIALISATION DE CETTE NOUVELLE INFRASTRUCTURE EST IMMINENT, SELON LE DÉPARTEMENT DE TUTELLE.

Située au sud d'Agadir, la zone logistique de Lqliâa est *"la première réalisation infrastructurelle du programme prioritaire de l'Agence à horizon 2028"*, avait déclaré Ghassane El Machrafi, directeur général de l'AMD (Agence marocaine de développement de la logistique), lors de la cérémonie d'ouverture de la 4^e étape des Rencontres régionales de la logistique, organisée le 11 avril dernier à Agadir sous le thème : *"Le Grand Agadir, hub logistique d'avenir"*. C'est lors de cet événement que le ministre du Transport et de la Logistique, Abdessamad Kayouh, a annoncé le lancement imminent de la commercialisation de cette zone, très attendue par les professionnels du secteur. *"Depuis 2021, de réels efforts ont été fournis pour faire avancer le chantier des zones logistiques. Et on le voit aujourd'hui avec cette première réalisation à Agadir. Cela dit, il ne faut pas oublier que nous sommes très en retard par rapport aux objectifs de la Stratégie nationale pour le développement de la compétitivité logistique, élaborée*

en 2010, et qui prévoyait l'aménagement de 70 zones à l'horizon 2030. On devait déjà avoir une trentaine de zones logistiques en 2015", explique Abdelilah Hifdi, président de la Fédération du transport et de la logistique (FTL).

750 HECTARES DE ZONES LOGISTIQUES D'ICI 2028

Le département de tutelle a rappelé, à l'occasion de cette annonce, son engagement à travers l'AMD à déployer la Stratégie nationale de développement de la compétitivité logistique. Objectif : mettre en place 750 hectares de zones logistiques d'ici 2028. Développée sur une superficie de 45 hectares et nécessitant un investissement public de 350 millions de dirhams, la zone logistique de Lqliâa est présentée comme un projet structurant, au cœur de la modernisation économique de la région Souss-Massa. Elle constitue un jalon essentiel dans la transformation du Grand Agadir en hub logistique d'avenir. Réalisée par l'AMD avec l'appui de la région, des autorités locales et des partenaires territoriaux, la zone logistique de Lqliâa ambitionne de devenir un centre névralgique de valeur ajoutée logistique. Elle sera dotée d'installations de haute qualité, adaptées aux besoins spécifiques de la région. Elle permettra également, à terme, la massification des flux logistiques, un renforcement de la compétitivité régionale et une meilleure intégration socio-économique. Selon le département de tutelle, la zone devrait générer plus de 550 emplois directs et 2000 emplois indirects. Aux 350 millions de dirhams d'investissement public s'ajouteront 800 millions de dirhams d'investissements privés, mobilisés pour la mise en place de bâtiments logistiques massifiés, mutualisés et conformes aux meilleurs standards. Sa valeur ajoutée annuelle est estimée à 2 milliards de dirhams. ■

Ghassane El Machrafi, directeur général de l'AMD



WHO'S WHO DE L'AUTOMOBILE AU MAROC

NUMÉRO SPÉCIAL TELQUEL IMPACT

PARUTION : 13 JUIN 2025 | [AUTO.TELQUEL.MA](https://auto.telquel.ma)

TelQuel Impact lance un numéro spécial **en français et en anglais** consacré aux figures majeures du secteur automobile au Maroc. Ce Who's Who mettra en lumière les **20 décideurs** les plus influents de l'écosystème, avec un focus particulier sur les acteurs de la distribution : **importateurs, concessionnaires, groupes multimarques**, etc.

Ce projet éditorial vise à **valoriser les profils** qui structurent l'un des piliers industriels et commerciaux du pays, dans un contexte marqué par **la transformation des usages, la transition énergétique et la digitalisation des points de vente**.

OBJECTIFS

- Mettre en avant les **leaders** qui façonnent le secteur automobile au Maroc.
- Documenter **les enjeux** actuels : électrification, nouveaux modèles économiques, mutations de la distribution.
- Offrir un espace de **visibilité** stratégique aux marques et acteurs du marché.

LIVRABLES

- **Site dédié** : publication des profils sur auto.telquel.ma.
- **Édition papier** de TelQuel hebdo le 13 juin 2025
- Who's who automobile **en format PDF** de TelQuel Impact envoyé à 60 000 abonnés de la newsletter TelQuel
- **Diffusion digitale** : via les réseaux sociaux : LinkedIn, X, Instagram et Facebook

AXES ÉDITORIAUX

- **Leadership** : interviews et parcours inspirants des dirigeants du secteur.
- **Distribution** : focus sur les modèles économiques innovants.
- **Mobilité durable** : électrification, hybrides, stratégie verte.
- **Performance marché** : chiffres clés, dynamiques, perspectives.

OFFRES DE VISIBILITÉ

- **Publicité print** : pleine page
- **Brand content** : portrait sponsorisé, article ou tribune.
- **Vidéo** : interview courte ou reportage diffusé sur nos plateformes.

POURQUOI PARTICIPER ?

- Gagnez en **visibilité** auprès d'un lectorat premium et sectoriel.
- Associez votre image à un projet éditorial à forte **crédibilité**.
- Valorisez votre positionnement à travers une communication **multicanale** (print + digital).

DATE LIMITE DE RÉSERVATION :

9 JUIN

Contact :

RACHID JANKARI

Directeur de développement commercial
r.jankari@telquel.ma
Turquie. +90 537 605 73 53
Maroc. +212 661 146851



DLS

Charafa Zobir dévoile les ambitions opérationnelles et technologiques de DLS

L'AVENIR DE DISWAY LOGISTIC SERVICES (DLS) EST TOUT TRACÉ. LA DIRECTRICE SUPPLY CHAIN DU GROUPE DISWAY DÉTAILLE À TELQUEL IMPACT LES CHANTIERS OPÉRATIONNELS DONT ELLE SUPERVISE LA BONNE MARCHÉ.

À l'annonce de ses résultats annuels au titre de 2024 avec une hausse des bénéfices consolidés de 20,3% par rapport à 2023, Disway a, également, affiché son ambition de renforcer son activité de services logistiques via sa filiale, Disway Logistic Services (DLS). Concrètement ? *“Cette ambition s’inscrit dans la continuité des investissements déjà réalisés sur nos deux plateformes logistiques totalisant 55.000 m² à Nouaceur-Casablanca et à Skhirat. Nous visons la création de nouveaux parcs logistiques adaptés à l’évolution des besoins de nos clients au niveau national, en particulier dans les régions où la demande en solutions de gestion des flux logistiques connaît une forte croissance. Cela se traduira par une extension géographique, notamment dans les zones de Casablanca et de Tanger”*, détaille Charafa Zobir, directrice Supply Chain de Disway. Pour rappel, DLS offre une palette de services allant de la réception des produits dans ses entrepôts, à la gestion de stockage, à la préparation des commandes, au conditionnement des produits, à leur chargement et livraison jusqu’aux clients finaux.

ÉLARGISSEMENT DE LA GAMME DE SERVICES

La dynamique de développement impulsée par l’entreprise s’accompagne, par ailleurs, d’un élargissement de la gamme de services de DLS et ce, dans l’ensemble de la chaîne d’approvisionnement, grâce à l’intégration de nouveaux partenaires spécialisés dans le transport maritime, le transit international et la logistique du dernier kilomètre. Ce n’est pas tout. *“Disway accélère sa transformation digitale en lançant un nouveau système de gestion d’entrepôt (WMS), qui renforcera la digitalisation déjà très avancée de nos processus de stockage et de traçabilité sur l’ensemble de ses sites logistiques”*, nous confie la directrice Supply Chain. La capacité de stockage de DLS s’élevant à 40.000 positions palettes

est occupée, actuellement, à hauteur de 80%, et ce, principalement par des clients issus de différents secteurs : industrie, télécommunications, agroalimentaire, technologies de l’information, et énergies renouvelables.

L’IA COMME LEVIER STRATÉGIQUE

DLS, filiale du leader marocain de la distribution de matériel informatique, place évidemment la technologie au cœur de son modèle opérationnel. *“La technologie nous permet d’assurer un pilotage précis, agile et en temps réel de l’ensemble de notre chaîne logistique”*, décrit encore Charafa Zobir. La société s’appuie, au quotidien, sur des outils digitaux avancés (ERP central, CRM, WMS). *“Ces solutions permettent de prendre des décisions plus rapides et mieux informées, tout en améliorant l’efficacité et la satisfaction client. L’IA est un levier stratégique que nous comptons renforcer à mesure que nos besoins en data intelligence grandissent”*, souligne la directrice.

Et au-delà de sa volonté de renforcer son recours, à l’avenir, aux dernières innovations technologiques, DLS

prévoit aussi d’augmenter significativement sa capacité de stockage dans les prochaines années, avec l’extension de ses plateformes logistiques existantes ainsi que la construction de nouveaux entrepôts. *“Ces nouveaux sites permettront de répondre à la demande croissante de nos clients dans divers secteurs, tout en intégrant des technologies avancées pour optimiser la gestion des stocks, la traçabilité et la préparation des commandes”*, projette la directrice de la Supply Chain. ■

Charafa Zobir, directrice Supply Chain de Disway



MOHAMED AIT ELORF

"PLUS QU'UNE PLATEFORME, ORDERLY EST UN PARTENAIRE DE TRANSFORMATION LOGISTIQUE"

Mohamed Ait Elorf, fondateur et CEO d'Orderly, plateforme conçue pour optimiser et améliorer les opérations de livraison à la clientèle, nous explique dans cet entretien comment il compte apporter une réponse technologique à un enjeu stratégique : faire de la logistique un moteur de performance et non une contrainte.

Dans quel objectif avez-vous créé Orderly ?

Mohamed Ait Elorf : La plateforme Orderly a vu le jour pour accompagner l'excellence opérationnelle du modèle de distribution marocain qui est unique en son genre : exigeant, dense et particulièrement dynamique. Notre objectif est de mettre l'IA au service des entreprises pour simplifier la gestion des livraisons, réduire les coûts et améliorer la fiabilité des opérations. Orderly apporte une réponse technologique concrète à un enjeu stratégique : faire de la logistique un moteur de performance et non une contrainte. Plus qu'une plateforme, Orderly est un partenaire de transformation logistique.

Comment Orderly aide à la planification logistique ?

Notre plateforme planifie automatiquement les tournées les plus efficaces, en tenant compte de toutes les contraintes terrain : horaires, volumes, géographie, capacité des camions, priorités clients. Elle maximise le taux de remplissage des véhicules, réduit les kilomètres inutiles et aide les équipes à faire plus avec moins. Nous assurons, également, le suivi d'exécution en temps réel, la gestion des preuves de livraison, l'analyse de performance, et même la communication automatisée avec les clients finaux. Orderly devient, ainsi, un copilote logistique.

Vous promettez une réduction de 25% des coûts de livraison. Quelle est votre approche ?

Sur le terrain, nous avons observé que beaucoup de véhicules de livraison roulent avec un taux de remplissage inférieur à 50%. Chaque camion à moitié vide, chaque détour inévitable, chaque mauvaise répartition des volumes, etc. Ce sont des surcoûts cachés, mais bien réels. Notre plateforme optimise les tournées pour maximiser le taux de remplissage,



réduire les kilomètres inutiles, et organiser les livraisons avec une logique d'efficacité maximale. Mais surtout, nous suivons l'exécution en temps réel, ce qui nous permet d'identifier les écarts, de corriger les dérives et d'affiner les plans à chaque cycle.

Que faire pour optimiser les tournées ?

Nos utilisateurs – planificateurs, responsables logistiques, chauffeurs, mais aussi DG et DSI – disposent d'un outil simple, visuel et puissant. Orderly leur permet de planifier automatiquement les tournées, en intégrant des dizaines de contraintes métier. La plateforme attribue les commandes de façon optimale, construit les itinéraires les plus courts et les plus logiques, puis suit leur exécution pas à pas, avec un système d'alertes intelligent.

L'usage de la technologie peut être un défi. Comment aidez-vous vos clients à négocier le virage technologique ?

Nous savons que, dans la logistique, on ne peut pas déployer une solution en ignorant la réalité du terrain. La technologie ne doit pas être un choc, mais une transition fluide. Chez Orderly, nous accompagnons chaque client avec une approche humaine, progressive et personnalisée. Nous commençons par des modules simples, comme l'optimisation des tournées ou le suivi en temps réel. Ensuite, selon la maturité de l'organisation, nous ajoutons des briques plus avancées, comme les KPIs opérationnels, la gestion des preuves de livraison, ou encore des modules spécifiques à chaque secteur.

Pour en savoir plus :
www.orderlytech.com

ADM

Le point sur les projets autoroutiers stratégiques de 10,25 milliards de dirhams

La Société Nationale des Autoroutes du Maroc (ADM) confirme son engagement en faveur de la réalisation de projets autoroutiers innovants. D'un investissement global de 10,25 milliards de dirhams, ces chantiers "Made in Morocco" concernent la construction de la nouvelle autoroute Tit Mellil-Berrechid, la transformation des deux nœuds autoroutiers de Ain Harrouda et de Sidi Maârouf et la nouvelle autoroute Rabat-Casablanca continentale.

La Société Nationale des Autoroutes du Maroc (ADM) réaffirme son engagement d'accompagner l'élan de développement du Maroc ainsi que l'accueil des événements d'envergure, et ce à travers la réalisation de projets autoroutiers stratégiques nécessitant un investissement global de 10,25 MMDH. Pour rappel, le réseau autoroutier national a connu une expansion spectaculaire. En 1999, le Maroc ne comptait que 400 km d'autoroutes, et aujourd'hui, ce réseau s'étend sur près de 1.800 km, reliant toutes les villes de plus de 400.000 habitants, ainsi que les principaux aéroports, ports et zones industrielles, renforçant ainsi l'accessibilité aux infrastructures vitales du pays. Ce développement a propulsé le Maroc au rang du deuxième plus grand réseau autoroutier en Afrique.

Tit-Mellil-Berrechid : première autoroute marocaine conçue initialement en 2x3 voies

La nouvelle autoroute Tit-Mellil-Berrechid offrira une alternative efficace à la circulation dense du Grand Casablanca et réduira la longueur et la durée des déplacements des usagers venant du Nord et de l'Est et se dirigeant vers le Sud et le Centre du royaume. Ce projet concerne un linéaire de 30 km reliant directement l'autoroute de contournement de Casablanca au niveau de la bifurcation de Tit-Mellil, à l'autoroute Casablanca-Marrakech et à l'autoroute Berrechid-Beni Mellal au niveau du nœud autoroutier de Berrechid. L'enveloppe budgétaire allouée à ce projet est de 2,5 milliards de dirhams. L'état d'avancement de ce projet global est de 65%, respectant ainsi son délai contractuel de 30 mois, à compter d'octobre 2023.

La transformation du nœud autoroutier d'Aïn Harrouda : sécuriser et alléger l'une des sections autoroutières les plus chargées du royaume

Située au nord de Casablanca, la section autoroutière reliant l'échangeur de Mohammedia Ouest à la bifurcation de Ain Harrouda est actuellement l'une des sections les plus chargées du royaume, avec un trafic s'élevant à 120.000 véhicules par jour. Pour alléger le trafic de cette section stratégique, qui assure à la fois le transit du trafic Nord-Sud, la fonction de pénétrante autoroutière vers Casablanca et la desserte de l'agglomération de Mohammedia et de sa zone industrielle, ADM a conçu une solution qui consiste à séparer les flux, à supprimer tous les entrecroisements et à réadapter la capacité de l'échangeur de Mohammedia Ouest avec des voies et bretelles supplémentaires. L'enveloppe budgétaire allouée à ce projet est de 750 millions de dirhams, financée par le ministère de l'Équipement et de l'Eau,





ADM, le ministère de l'Économie et des Finances et le Conseil régional de Casablanca-Settat. Avec un avancement global de 40%, le projet respecte son délai contractuel global qui est de 22 mois à compter d'octobre 2024, et ce malgré la complexité et les contraintes des travaux sous circulation.

La transformation du nœud autoroutier de Sidi Maârouf : un carrefour hybride à 3 étages, une première au Maroc !

Étant un point d'échange phare de la capitale économique au niveau de sa sortie Sud et de connexion entre l'autoroute de contournement de Casablanca et l'autoroute Casablanca – Berrechid, le nœud de Sidi Maârouf, sera réaménagé en format hybride à 3 étages, combinant deux types d'échangeurs, le "trèfle" et la "turbine", afin de supprimer les entrecroisements actuels et d'augmenter la capacité de la bifurcation pour répondre à la croissance du trafic. L'enveloppe budgétaire allouée à ce projet est de 500 millions de dirhams, financée par le ministère de l'Équipement et de l'Eau, ADM, le ministère de l'Économie et des Finances et le Conseil régional de Casablanca-Settat. Le chantier est à 40% d'avancement, avec un délai prévisionnel de réalisation de 22 mois, à compter d'octobre 2024.

La nouvelle autoroute Rabat-Casablanca continentale : offrir un meilleur service aux usagers

Dans l'objectif d'améliorer davantage le niveau des services offerts aux usagers du corridor autoroutier Rabat-Casablanca, d'alléger le trafic sur l'autoroute existante Rabat-Casablanca, et d'améliorer l'accessibilité au Grand Stade de Casablanca,

en prévision à l'accueil de notre pays de la Coupe du Monde 2030, ADM a lancé le projet de construction de la nouvelle autoroute Rabat-Casablanca Continentale. C'est un projet structurant qui concerne un linéaire de 59 km, mobilisant un budget d'investissement prévisionnel de 6,5 milliards de dirhams. Il convient de souligner que les études de ce projet ont débuté fin 2019, aboutissant au lancement des appels d'offres relatifs à la réalisation des travaux en décembre 2024. Les différents marchés étant en cours d'adjudication, le début des travaux est désormais imminent avec un achèvement prévisionnel en 2028. Consciente de son rôle essentiel dans le soutien et l'accompagnement de l'écosystème des entreprises BTP marocaines, ADM a déployé une stratégie d'allotissement et de financement visant à appliquer la préférence nationale et à élargir les opportunités de participation des entreprises nationales. Ainsi, 75% du montant d'investissement sera réalisé par les entreprises marocaines, dans le cadre des marchés attribués à date, contre 25% pour les entreprises étrangères. Il est à souligner qu'ADM a confié le pilotage de ces chantiers complexes à sa filiale d'expertise technique ADM PROJET. Celle-ci met au service de tous les intervenants l'expertise cumulée par ses techniciens et ingénieurs dans la construction des grands projets d'infrastructure.

Ce concours de compétences marocaines est au cœur des engagements d'ADM qui se fixe, parmi ses objectifs stratégiques, le rôle de locomotive de son écosystème et de précurseur en matière d'infrastructures routières et autoroutières, pour hisser nos entreprises et cadres nationaux aux plus hauts niveaux de technicité, de compétitivité et de performance.

MOUNAIM BOUZIANE

"Colipro est un modèle où la technologie devient le principal levier de performance logistique"

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DE SAPRESS-SOCHEPRESS DÉTAILLE LE MODÈLE INTÉGRÉ DE COLIPRO QUI RÉPOND AUX NOUVELLES EXIGENCES DU MARCHÉ EN MATIÈRE DE RAPIDITÉ, DE TRANSPARENCE ET DE QUALITÉ DE SERVICE. ET CE, GRÂCE À L'UTILISATION COMBINÉE DU RÉSEAU M2T ET DE LA FORCE LOGISTIQUE ET MESSAGERIE DE SAPRESS, ACTEUR HISTORIQUE DE CE SECTEUR.

Colipro mise sur une synergie entre paiement digital et livraison. Parlez-nous de l'idée derrière cette innovation technologique et logistique ?

Le projet Colipro et sa stratégie de points relais s'inscrivent dans la continuité d'un grand projet national, lancé conjointement par Sapress et M2T dans le cadre de la généralisation de l'Assurance Maladie Obligatoire (AMO). Ce projet a permis la mise en place d'un système efficace et solidaire de collecte des dossiers maladies, offrant à tous les citoyens marocains, y compris dans les zones rurales et les régions les plus éloignées, la possibilité de déposer leurs dossiers dans les points de service de proximité de M2T. Ce projet repose sur un dispositif entièrement digitalisé, depuis le dépôt initial par l'assuré jusqu'au suivi final, avec une intégration complète entre les systèmes d'information de Sapress, de M2T et de la CNSS. L'idée fondatrice

est de proposer une solution intégrée, traçable, accessible, et parfaitement adaptée aux besoins croissants du e-commerce, des particuliers et des entreprises. C'est un modèle où la technologie devient le principal levier de performance logistique.

Comment ce modèle intégré devrait-il répondre aux attentes des consommateurs en termes de délai de livraison et de qualité de service ?

Ce modèle intégré a été conçu pour répondre aux nouvelles exigences du marché en matière de rapidité, de transparence et de qualité de service. Il s'appuie sur une infrastructure logistique éprouvée, portée par Sapress, acteur historique de la messagerie au Maroc, fort de plusieurs décennies d'expérience dans la distribution quotidienne de la presse. Cette expertise s'est construite autour d'impératifs stricts de ponctualité, de précision et de couverture territoriale exhaustive, que Sapress met aujourd'hui au service du e-commerce et des besoins logistiques modernes. Avec un réseau national de 40 agences, des équipes qualifiées, une flotte

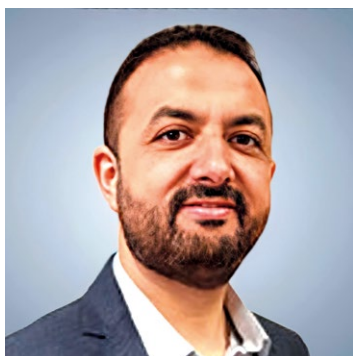
de transport dédiée et des infrastructures de tri et de traitement performantes, Sapress garantit une gestion fluide et maîtrisée des flux. En parallèle, le maillage territorial dense de M2T, avec ses 7000 points de service, permet à chaque client de choisir librement le lieu et le moment de dépôt ou de retrait de son colis.

Peut-on avoir une idée de votre stratégie relative aux points relais ?

La stratégie repose sur l'utilisation combinée du réseau M2T et de la force logistique et messagerie de Sapress. Les 7000 points de service de proximité de M2T jouent le rôle de points relais intelligents, où les particuliers et les professionnels peuvent déposer ou retirer des colis, effectuer des transactions de paiement et procéder à la récupération de cash. En parallèle, les équipes de Sapress assurent la collecte, le traitement

et le transport sécurisé des colis sur l'ensemble du territoire.

Ce dispositif est renforcé par un service client digitalisé, intégrant l'intelligence artificielle et des outils conversationnels (chatbots) pour accompagner les utilisateurs à chaque étape de leur parcours. L'objectif est de bâtir une couverture géographique complète et de positionner Colipro comme un acteur de référence dans la logistique et la messagerie intelligente au Maroc. ■



Mounaim Bouziane

Atracio

la plateforme intégrée qui réinvente l'exécution de la Supply Chain

La plateforme d'exécution de la Supply Chain Atracio, développée par Oritech, optimise les opérations logistiques, de la gestion des achats et des entrepôts à la production, l'inventaire, la traçabilité et la livraison, en réduisant les coûts et les délais. Elle s'appuie sur des technologies avancées comme l'IoT et la RFID pour renforcer l'efficacité et l'automatisation des flux. Atracio peut fonctionner de manière autonome comme ERP intégré, ou s'interfacer avec les ERP existants grâce à ses connecteurs natifs.

Crée il y a près de 15 ans par Bachir Sentissi et Mohamed Zaim Wadghiri, Atracio est une plateforme d'exécution de la supply chain qui unifie, au sein d'un même environnement, la gestion des entrepôts (WMS) et des stocks, les achats, la production, la flotte ainsi que la traçabilité des opérations logistiques. *"Notre force réside dans la capacité d'Atracio à intégrer, sur une seule plateforme mutualisée, les dernières technologies telles que l'IoT ou encore la RFID (Radio Frequency Identification), devenues incontournables dans la logistique. On a développé une large expertise dans le domaine de la logistique et de la traçabilité où nous avons accompagné de grands groupes comme Shell Vivo Lubricants, Cummins, Decathlon, OCP, Majorel, Tanger Med, Engie ou encore Hertz, à l'échelle internationale. J'ajouterai, aussi, qu'Atracio est une plateforme multilingue offrant une application mobile nativement intégrée. Grâce à ses connecteurs pré-déployés, Atracio peut également s'interfacer avec les ERP déjà en place tout en apportant des fonctionnalités avancées",* nous explique Bachir Sentissi, cofondateur et directeur exécutif d'Atracio.

Le digital au service de la supply chain

Lors de la création d'Atracio, les deux associés avaient comme démarche de fédérer leurs expériences respectives dans les domaines de la supply chain et du digital. *"Nous avons des backgrounds différents, mais tout aussi complémentaires avec des expériences professionnelles en Europe et en Amérique du Nord. L'objectif était, alors, de mettre en place une solution digitale avancée pour répondre aux besoins spécifiques de la logistique",* relate Mohamed Zaim Wadghiri, cofondateur et directeur associé d'Atracio. Il ajoute : *"Au début, nous avons commencé simplement avec une première solution de gestion de flotte et de traçabilité par RFID. Et on a évolué à partir de là, grâce à la collaboration d'ingénieurs marocains, en enrichissant la plateforme avec de nouvelles couches métier et technologiques qui répondent aux besoins des grands groupes et des PME".*



Expansion internationale

Le développement de la plateforme s'est poursuivi avec son expansion à l'international, marquée par l'ouverture récente d'un bureau à Dubaï pour accompagner le marché du Moyen-Orient. *"Nous travaillons déjà avec des entreprises multinationales sur le marché du Golfe. Cette expansion à l'international a été rendue possible grâce à nos solutions SaaS (Software as a Service). La révolution IA nous donne, par ailleurs, la possibilité d'avoir une force de frappe importante. Nous avons, dans ce sens, intégré des agents IA dans l'ADN de nos solutions",* affirme Mohamed Zaim Wadghiri. Pour ce qui est du positionnement actuel d'Atracio par rapport aux autres solutions du marché, Bachir Sentissi nous explique qu'*"Atracio a un positionnement unique qui se situe dans le sweet spot des plateformes technologiques. Et pour cause, elle offre la performance et la richesse fonctionnelle des solutions historiques (comme Oracle, SAP, Dynamics, etc.) tout en restant accessible aux PME, qu'elles soient africaines ou internationales. Ce positionnement permet d'encourager les logisticiens à embarquer dans la vague de digitalisation et à optimiser, in fine, leurs activités".*

B-AGILE

L'expertise marocaine au cœur de la Supply Chain 4.0

DANS UN CONTEXTE OÙ LA DIGITALISATION EST DEVENUE UN PRÉREQUIS DE SURVIE ET UN AXE STRATÉGIQUE DE COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES, L'ÉDITEUR B-AGILE, AMBITIONNE DE S'IMPOSER COMME L'ACTEUR MAROCAIN DE RÉFÉRENCE DE LA TRANSFORMATION DIGITALE.

ABDELKEBIR CHAJAI, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'ENTREPRISE TECHNOLOGIQUE SPÉCIALISÉE DANS LE SECTEUR LOGISTIQUE, NOUS EXPOSE SES RÉALISATIONS ET SES AMBITIONS DE DÉVELOPPEMENT.



Spécialisé dans les solutions de gestion à travers sa suite logicielle EMS "Entreprise Management System" pensée pour piloter et optimiser l'ensemble des maillons de la Supply Chain, "B-AGILE ne se limite pas à fournir des solutions techniques, mais se fixe comme objectif de mettre à disposition de ses clients des solutions verticales complètes et intégrées couvrant l'ensemble des métiers de l'entreprise", affirme Abdelkebir Chajai, directeur général de l'entreprise technologique.

En phase avec la dynamique que connaît le pays dans le développement d'un écosystème industriel et logistique performant et compétitif, B-AGILE a développé un écosystème de partenaires spécialisés assurant une proximité géographique et une maîtrise des spécificités sectorielles et territoriales. Déjà présent en Afrique et en Europe, l'éditeur ambitionne d'exporter son savoir-faire métier et technologique partout dans le monde.

B-AGILE RÉVOLUTIONNE LA LOGISTIQUE END-TO-END AVEC SA SUITE INTÉGRÉE "EMS LOGISTICS"

Face aux exigences croissantes du marché international, les opérateurs logistiques se tournent vers des offres de services globaux et intégrés. L'enjeu ? Proposer aux clients une solution clé en main couvrant l'ensemble de la chaîne logistique : transport international,



transit-dédouanement, entreposage et distribution nationale. Un défi de taille, où marges réduites, normes qualité exigeantes et transparence opérationnelle totale s'imposent, sans oublier une interconnectivité parfaite en temps réel avec les systèmes d'information des clients. "C'est à ce niveau que nous intervenons. Notre

suite logicielle 'EMS Logistics', modulaire et interconnectée, permet aux opérateurs de piloter leur activité End-to-End de manière unifiée, tout en s'adaptant aux spécificités de chaque secteur d'activité client (Industrie, distribution, e-commerce, etc.)." nous explique le directeur général de B-AGILE. La suite EMS



Une suite logicielle modulaire et interconnectée, permet aux opérateurs de piloter leur activité End-to-End de manière unifiée.

Logistics est composée de trois solutions métier. D'abord, Essor Freight qui est un ERP (Entreprise Ressources Planning) spécialisé dans la gestion du transport international, du freight forwarding et des opérations de transit et du dédouanement. Ensuite, PROTECH : un WMS (Warehouse Management System) avec une version dédiée aux prestataires 3PL pour la gestion des entrepôts logistiques. Et enfin, CANDOR : un TMS (Transport Management System) dédié à la gestion du transport routier, intégrant le Fleet management, l'optimisation des tournées, que ce soit pour les opérations de fret ou de messagerie.

L'AGILITÉ ET L'INNOVATION TECHNOLOGIQUE AU SERVICE DE LA LOGISTIQUE DE DEMAIN

À l'ère de l'industrie 4.0, B-AGILE anticipe, déjà, les mutations du secteur en intégrant les dernières innovations à ses solutions à travers l'utilisation des dernières technologies ainsi que l'intégration de l'IA & le Big Data, notamment pour prédire les retards, optimiser les tournées en temps réel et réduire l'empreinte carbone des flottes ou l'IoT pour connecter les équipements dans le transport, ou les capteurs et robots en entrepôt ou dans les environnements industriels. "B-AGILE incarne la vision d'un Maroc pionnier de la souveraineté technologique en logistique", soutient le directeur général de B-AGILE.

Aujourd'hui, l'éditeur vise trois objectifs majeurs pour la suite de son développe-

ment. D'abord, un leadership continental, et ce, à travers le déploiement de hubs digitaux dans plusieurs pays africains pour accompagner le développement en Afrique des opérateurs marocains et internationaux. Il ambitionne aussi de mettre en place un écosystème inclusif, en s'engageant au service de la formation et du développement des compétences. À ce propos, B-AGILE accompagne les instituts et organismes de formation publics et privés à travers des partenariats pour la formation des jeunes autour des solutions digitales pour faciliter leur intégration dans le monde professionnel. Enfin, B-Agile veut démocratiser les solutions digitales et les rendre accessibles aux TPME pour renforcer leur compétitivité. "Notre objectif est de faire de B-AGILE un standard technologique des supply chains émergentes. Avec EMS Logistics, nous ne vendons pas un logiciel, mais une capacité à rivaliser avec les leaders mondiaux – en gardant notre ADN marocain, à savoir, agilité, pragmatisme et excellence relationnelle.", conclut Abdelkebir Chajai. ■

NISSRINE ELQOBAI

"J'ai la Supply Chain dans le sang"

PRÉSENTÉE COMME UNE VÉRITABLE "SUCCESS STORY" MAROCAINE À DUBAÏ, NISSRINE ELQOBAI S'EST IMPOSÉE DANS LES CERCLES DU BUSINESS AUX ÉMIRATS ARABES UNIS.

COFONDATRICE DU CABINET ENY CONSULTING, SPÉCIALISÉ DANS LA SUPPLY CHAIN END-TO-END, ELLE REVIENT SUR SON PARCOURS INTERNATIONAL, LES QUALITÉS ESSENTIELLES D'UN STRATÈGE EN LOGISTIQUE, ET CE QUI L'ANIME AU QUOTIDIEN.

Vous cumulez plus de 26 ans d'expérience dans la Supply Chain à l'international. ENY Consulting, que vous avez cofondée à Dubaï, multiplie les réussites : ministère de la Défense, automobile, retail, santé, grande distribution... Aucun secteur ne semble vous résister. Comment en êtes-vous arrivée là ? (Rires) Tout a commencé par mes études : un Bachelor en Supply Chain, un master dans le même domaine, et une première année de doctorat en Supply Chain et systèmes d'information. Ensuite, j'ai passé dix ans dans le conseil, puis quatorze ans en tant que directrice logistique. Comprendre comment les choses fonctionnent, c'était essentiel. À un moment, j'ai eu envie de créer mon

propre cabinet. Travailler pour un seul client ne me suffisait plus. Avec mon frère Youssef Elqobai, on a donc fondé ENY Consulting au Maroc en 2019 — notre tout premier client y était basé là-bas — puis à Dubaï en 2020. L'idée, au départ, était de développer l'activité au Maroc, puis en Afrique. Mais le Covid est arrivé, et on a préféré saisir une autre opportunité, au bon moment.

Avant de lancer ENY Consulting, vous avez partagé votre carrière entre Paris et Dubaï...

J'ai toujours été attirée par l'étranger. L'étranger permet de découvrir d'autres cultures : j'ai travaillé dans plus de 35 pays. Cela m'a permis de découvrir que la Supply Chain est intimement liée à la culture du business, aux règles des frontières, aux lois, etc. Et je dois dire que, plus je voyageais, plus j'aimais la logistique. Je peux dire aujourd'hui que j'ai la Supply Chain dans le sang (rires).

Donc, c'était important pour moi d'aller à la rencontre d'autres personnes de cultures et d'aspirations différentes. Et de voir aussi les différentes manières de gérer la logistique et la Supply Chain. C'est ce qui m'a permis, d'ailleurs, d'avoir, par la suite, l'ouverture d'esprit nécessaire à ce métier. Et je continue toujours à apprendre, tous les jours. Mon drive est le Supply Chain. Je le fais avec le cœur et je donne tout au client.

Quelles sont, selon vous, les qualités clés d'un bon Supply Chain Strategist ?

D'abord, la connaissance. La Supply Chain ne s'improvise pas. C'est une méthodologie, une science. Et la différence entre quelqu'un qui possède la connaissance et quelqu'un qui a seulement de l'expérience, c'est la proactivité. Le premier anticipe, détecte les problèmes à la racine. Le second réagit lorsqu'ils surgissent. Ensuite, il faut savoir écouter. La Supply Chain est une fonction support : on est là pour livrer le bon produit, au bon prix, dans les meilleures conditions. L'écoute permet de comprendre en profondeur les besoins et les problématiques. Et notre rôle, ce n'est pas seulement de résoudre des problèmes, mais d'être en avance sur eux. Enfin, je recommande à tous les jeunes d'acquérir un maximum d'expérience à l'étranger. On apprend énormément, et cela permet de revenir ensuite au pays avec une vraie valeur ajoutée.

Vous avez cofondé ENY Consulting avec votre frère, Youssef Elqobai, et votre mari, Piero Ngadiuba. ENY est aussi une aventure familiale ?

Tousjours. Créer une entreprise, c'est difficile. Et la famille, c'est ce qui permet de tenir. C'est dur, mais c'est beau aussi (rires). Mes parents et ma famille m'ont toujours soutenue, depuis le début. Je leur dois tout. ■



BEYOND CERTIFICATION

Pour Fouzia Wadrahmane, l'adoption des normes ESG est vitale pour l'industrie automobile

La directrice générale de BEYOND CERTIFICATION MAROC revient, dans cette interview, sur l'importance capitale pour les entreprises marocaines opérant dans le secteur automobile d'adopter les normes ESG dans leur Supply Chain.

TelQuel Impact : Comment se décline votre feuille de route pour l'adoption des normes ESG dans la chaîne d'approvisionnement au Maroc et notamment pour le secteur automobile ?

Nous avons pour objectif de faciliter l'adoption et l'intégration généralisées de normes environnementales, sociales et de gouvernance (ESG) internationalement reconnues au sein de la chaîne d'approvisionnement marocaine et d'évaluer leur niveau de conformité via des audits. C'est ce qui aidera l'industrie marocaine, notamment le secteur automobile, à aligner ses pratiques sur les attentes mondiales en matière de développement durable, à améliorer sa compétitivité et à démontrer son engagement dans la mise en place de pratiques commerciales responsables et éthiques.

Pourquoi est-il si important d'adopter ces normes ?

D'abord, c'est une tendance à l'échelle mondiale. Une grande importance est accordée, aujourd'hui, au développement durable, aux pratiques commerciales éthiques et à la gouvernance responsable. Les organisations internationales, les investisseurs et

les consommateurs privilégient considérablement les entreprises qui respectent ces normes. Il y a ensuite les chaînes d'approvisionnement et le commerce international. L'industrie marocaine, notamment le secteur automobile, est intégrée à la Supply Chain internationale. De nombreuses multinationales exigent de leurs fournisseurs qu'ils adhèrent à des normes ESG telles que RBA et BSCI afin de garantir des pratiques éthiques et durables. En adoptant ces normes, les entreprises marocaines peuvent accéder aux marchés internationaux et maintenir leur compétitivité. Il y a, aussi, une demande locale croissante en matière de développement durable dans le sens où l'on observe une prise de conscience grandissante des enjeux environnementaux et sociaux, et au Maroc, aussi.

Enfin, l'automobile est l'un des secteurs clés au Maroc, et les équipementiers internationaux exigent de leurs fournisseurs une plus grande conformité aux normes ESG. En adoptant ces normes, le secteur automobile marocain renforcera son positionnement et attirera les marques et les clients internationaux.



Quelle est alors votre approche dédiée à la Supply Chain du secteur automobile au Maroc ?

Nous basons notre approche sur trois axes principaux. D'abord, le renforcement des compétences. Car il est nécessaire d'améliorer les compétences d'abord de nos auditeurs et puis stimuler la qualification des consultants et formateurs internes au sein des industries marocaines pour adopter et mettre en œuvre efficacement les normes

ESG. Le deuxième axe se focalise sur la sensibilisation et la mobilisation des principales parties prenantes, notamment les chefs d'entreprise, les décideurs politiques et les travailleurs, sur l'importance et les avantages de l'adhésion aux normes IWA 48:2024, RBA, SMETA et BSCI. Le troisième et dernier axe est en lien avec le renforcement des capacités globales marocaines, y compris nous comme organisme de certification marocain renforcé par l'expérience de notre partenaire allemand, afin qu'on supporte la mise en œuvre des normes IWA 48 :2024, RBA et BSCI au Maroc. Cela implique le travail avec d'autres partenaires et acteurs nationaux pour le développement des infrastructures, l'amélioration des processus opérationnels et la garantie de la disponibilité des ressources nécessaires pour répondre efficacement aux exigences ESG.

ABDELILAH HIFDI

"Le modèle de l'alternance est la panacée pour favoriser l'emploi dans le secteur logistique"

LE PDG DE L'INSTITUT SUPÉRIEUR DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE (ISTL) NOUS EXPLIQUE DANS CET ENTRETIEN L'IMPORTANCE DE L'APPROCHE PAR COMPÉTENCE PRÔNÉE PAR SON ÉTABLISSEMENT D'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR. IL REVIENT ÉGALEMENT SUR LA NÉCESSITÉ D'ALIGNER LA FORMATION AUX BESOINS RÉELS DES ENTREPRISES DU SECTEUR.

Quelles sont les spécificités de la formation au sein de l'Institut supérieur du transport et de la logistique (ISTL) ? L'ISTL a, d'abord, une spécificité essentielle : la formation

est dispensée aux professionnels de la logistique des deux rives de la Méditerranée. Car il faut savoir que l'Institut est le fruit de la collaboration entre la Fédération de transport et de la logistique du Maroc et un conglomérat de fédérations françaises qui sont regroupées au sein de l'Afratl. L'idée était de créer une entité qui soit capable de former des compétences pour deux secteurs qui étaient naissants en 2006 : le transport et la logistique. Ces compétences auraient alors pour débouchés les entreprises installées au Maroc, dont les structures françaises établies au royaume. Et donc, il n'y a pas de meilleur alignement entre un établissement d'enseignement supérieur et les entreprises qui façonnent la demande. Car il est primordial de répondre aux besoins réels du secteur. La deuxième spécificité réside dans le fait que l'ISTL est spécialisé dans la logistique, alors qu'on aurait pu étendre nos formations à d'autres filières. Par ailleurs, l'ISTL est reconnu par l'État et forme du Bac au doctorat.

La logistique et le transport sont des métiers de terrain. Comment cela se traduit-il dans votre approche pédagogique ? Nous sommes inscrits dans une logique de métier et non de savoir. Et cela se traduit au niveau de l'apprentissage, puisqu'on a mis en place un système d'alternance entre l'Institut et l'entreprise. On reconnaît, donc, l'entreprise comme un espace de formation, et ce, au même titre que l'établissement de formation. Résultat, nos étudiants qui sont formés

dans une entreprise pendant 2 ou 3 années sont plus outillés pour y travailler après l'obtention de leurs diplômes. Le modèle de l'alternance est la panacée pour favoriser l'emploi de nos jeunes.

Qu'est-ce que la logique de métier implique-t-elle concrètement ? Le plus important pour nous est le savoir-faire. On forme nos étudiants à l'entreposage, à la préparation de la commande, etc. Et cela se

fait à travers l'approche par compétence (APC). C'est la force de notre modèle pédagogique. Cette approche est, aujourd'hui, reconnue au niveau international. Je tiens à préciser aussi que l'APC augmente le niveau d'exigence. Dans le modèle classique, les modules sont notés séparément et une moyenne est calculée, permettant de passer ou non au niveau supérieur. Dans l'APC, le passage au niveau d'au-dessus nécessite l'acquisition de toutes les compétences. Un étudiant de l'ISTL ne va

pas son cursus s'il ne maîtrise pas toutes les compétences, sans exception. Et je peux vous dire que ça ne plaît pas toujours à nos étudiants.

Quel impact sur l'insertion sur le marché du travail ? L'approche par compétence est excellente pour favoriser l'accès au marché du travail. Ce modèle se traduit par un taux d'insertion de 100%. Les entreprises logistiques sont même proactives dans leurs démarches d'embauche et nous demandent, régulièrement, les CV de nos lauréats. ■



IFTL

Former autrement pour répondre aux défis de demain

MOHAMED KARAOUANE, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'INSTITUT DE FORMATION AUX MÉTIERS DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE (IFTL), NOUS EXPLIQUE COMMENT CETTE GOUVERNANCE, ANCRÉE DANS LA RÉALITÉ ÉCONOMIQUE, PERMET D'ASSURER UNE VISION STRATÉGIQUE EN PHASE AVEC LES ENJEUX ACTUELS ET FUTURS DE LA LOGISTIQUE.

L'IFTL est un établissement spécialisé dans la formation professionnelle, initiale et continue, diplômante et qualifiante. Il est dédié à la préparation et au perfectionnement des compétences dans les secteurs stratégiques du transport, de la logistique et de la mobilité durable. Mohamed Karaouane en résume les principaux objectifs : *“D’abord, former des conducteurs professionnels, des techniciens qualifiés et des cadres intermédiaires pour répondre aux besoins croissants des secteurs de la mobilité et de la supply chain. Nous proposons aussi des formations certifiantes, qualifiantes et continues, conformes aux normes nationales et internationales. Nous accompagnons l’insertion professionnelle des jeunes via des partenariats avec les entreprises et un encadrement sur mesure. Et nous encourageons l’innovation à travers des projets liés à la digitalisation logistique, à l’éco-conduite et à la mobilité électrique.”*

UNE VISION STRATÉGIQUE ARRIMÉE AUX RÉALITÉS DU TERRAIN

Dans un secteur en pleine mutation, marqué par la digitalisation, l’intelligence artificielle, la décarbonation et l’exigence de performance en temps réel, les profils recherchés ne peuvent plus se contenter d’être uniquement opérationnels. Ils doivent faire preuve d’agilité, maîtriser les outils technologiques et savoir collaborer au sein de réseaux logistiques interconnectés. *“Le pilotage de l’IFTL par des professionnels du secteur est un véritable levier de pertinence et de performance. Cette gouvernance, ancrée dans la réalité économique, garantit une vision stratégique alignée sur les enjeux du moment. Elle permet une adaptation rapide des programmes, une meilleure anticipation des compétences à développer, ainsi qu’un lien direct et permanent avec les entreprises. Ce mode de gestion confère à l’IFTL une forte crédibilité auprès des acteurs du marché et renforce l’employabilité de ses lauréats”,* souligne Mohamed Karaouane. En combinant son rôle d’institut de formation et son ancrage terrain, l’IFTL



agit, selon son directeur général, comme un catalyseur de compétences pratiques, immédiatement mobilisables et alignées sur les évolutions du secteur.

FORMER AUTREMENT : LE CRÉDO DE L'IFTL

Quant à l’approche pédagogique, Mohamed Karaouane est clair : *“Former autrement pour mieux répondre aux défis de demain est la devise de l’IFTL. Elle allie savoir-faire technique, vision stratégique et impact social.”* L’institut place l’apprenant au centre du processus de formation, misant sur une pédagogie active qui développe sa capacité à mobiliser savoirs, savoir-faire et attitudes dans des contextes professionnels réels, complexes et évolutifs. Cette approche, résolument tournée vers l’employabilité, repose sur la pratique : ateliers, simulateurs, logiciels, équipements logistiques réels... et un entrepôt-école qui met les apprenants en prise directe avec les besoins du terrain, facilitant ainsi leur insertion dans le monde professionnel. ■

PHARMA ET SUPPLY CHAIN

Une équation encore complexe

LA LOGISTIQUE DANS LE SECTEUR PHARMACEUTIQUE RESTE ENCADRÉE PAR DES RÈGLES STRICTES, LIMITANT CERTAINES FONCTIONS DE LA SOUS-TRAITANCE LOGISTIQUE. C'EST NOTAMMENT LE CAS DU STOCKAGE. YOUNES LAMARTI, DIRECTEUR PAYS D'AGL, NOUS EXPLIQUE CETTE SPÉCIFICITÉ LOGISTIQUE.

Le Maroc se distingue par une réglementation du médicament très encadrée : seuls les pharmaciens d'officine, les importateurs agréés, les laboratoires pharmaceutiques et les répartiteurs sont autorisés à stocker les produits pharmaceutiques. *“En France, par exemple, les opérateurs logistiques peuvent obtenir le statut de stockeur et entreposer les produits pharmaceutiques. Cela permet d'optimiser les coûts logistiques et, à terme, de réduire les prix des médicaments. Bien entendu, ces stockeurs doivent respecter des normes strictes de sécurité et de qualité pour préserver l'intégrité du produit et protéger la santé du consommateur. Pour l'heure, notre intervention au Maroc se limite à la gestion des importations de produits pharmaceutiques”,* explique Younes Lamarti, directeur Pays d'AGL, l'opérateur logistique multimodal de référence en Afrique.

AGL Maroc intervient principalement sur le segment international de la chaîne de valeur logistique, notamment pour l'importation d'intrants destinés à la fabrication locale de médicaments ainsi que de produits finis parapharmaceutiques. *“Les produits pharmaceutiques finis nécessitent des conditions de température contrôlées, entre +15°C/+25°C ou +2°C/+8°C. Nous disposons d'un magasin sous douane, également à température dirigée,*



spécialement dédié à ces produits”, souligne Younes Lamarti. Concernant les produits parapharmaceutiques, des installations similaires sont également mises en place. *“Nous assurons même le dernier kilomètre, toujours sous température dirigée”,* précise-t-il.

UN SECTEUR DYNAMIQUE

La crise sanitaire a-t-elle modifié la donne ? *“Le Maroc avait déjà amorcé une véritable politique sanitaire avant même la pandémie de Covid-19. Aujourd'hui, le pays compte plusieurs champions nationaux, notamment dans le domaine du médicament générique, qui commencent à se faire connaître pour la qualité de leurs produits”,* répond Younes Lamarti. Et d'ajouter : *“Ce qui a véritablement changé, c'est le dynamisme du marché, notamment avec la généralisation de la couverture médicale. Cela se traduit par l'accès aux médicaments, et donc par une hausse des importations, aussi bien en produits finis qu'en intrants.”* Il reste toutefois des marges d'amélioration : *“Si nous parvenons à améliorer ce maillon de la chaîne, nous pourrions optimiser les coûts logistiques. Ce qui, in fine, aurait un effet bénéfique sur les prix pour le consommateur final”,* conclut Younes Lamarti.

De son côté, Mohamed Lahbabi, président de la Confédération des syndicats des pharmaciens, explique : *“Le prix du médicament ne dépend pas du coût de stockage. Et le médicament n'est pas n'importe quel autre produit. C'est pour cette raison que la Loi 17-04 (portant Code du médicament et de la pharmacie, ndlr) a conféré aux seuls laboratoires pharmaceutiques, qu'ils soient importateurs ou producteurs, aux distributeurs pharmaceutiques et aux officines, le stockage. Même nous, pharmaciens, n'avons pas le droit de stocker des médicaments en dehors des pharmacies d'officine. La Loi dit aussi que là où il y a le médicament, il doit y avoir un pharmacien, parce que, justement, il y a certaines normes à suivre pour sauvegarder sa stabilité”.* ■

Mohammed Talal

“Notre ambition est de nous exporter en Europe”

Depuis près de 30 ans, La Voie Express Logistics enchaîne les projets innovants et les investissements en masse.

Résultat : ce groupe a une longueur d'avance sur le marché. Son président, Mohammed Talal, nous explique sa stratégie en marche et sa vision d'avenir.

Vous êtes présents sur les domaines de la messagerie, du transport, de la logistique et du e-commerce. Pourriez-vous nous expliquer plus en détail vos activités ?

Nous faisons, en effet, trois métiers. D'abord, la messagerie BtoB, et ce, à travers un réseau de 18 hubs de distribution au niveau national et un parc d'à peu près 464 véhicules de livraison. Pour le service de la messagerie, ce sont des entreprises industrielles de e-commerce qui nous remettent des colis et qui nous demandent de les livrer dans toutes les régions du Maroc. Nous faisons aujourd'hui plus de 35.000 livraisons par jour. Et avec ces opérations de messagerie, nous offrons aussi le service de retour de fonds. Bien évidemment, tout est digitalisé.

Pour l'activité de transport de marchandises, nous travaillons avec des grands donneurs d'ordre tels que Danone, Lesieur, Bosch, etc. Ils nous donnent des commandes qu'on prend charge et nous livrons directement leurs grossistes, distributeurs ainsi que les grandes et moyennes surfaces telles que Marjane ou Carrefour. Enfin, nous sommes présents dans la logistique qui représente 35% de notre activité. Nous disposons d'entrepôts logistiques que nous avons construits et qui sont aux normes internationales de classe A. Nous stockons des marchandises pour nos clients et nous préparons leurs commandes avant expédition. Nous prenons, ainsi, en charge toute leur logistique aussi bien en amont qu'en aval. Ces

processus sont complètement informatisés. Pour ce faire, nous avons une direction informatique avec plus de 24 ingénieurs et de techniciens qui assurent toute la partie de la gestion informatisée. J'ajouterai aussi que nous sommes certifiés ISO 9001 et ISO 27001 pour la sécurité informatique. Et nous sommes également certifiés depuis le début de cette année, ISO14001 pour le système de management environnemental, qui nous a demandé 4 ans de travail. Nous fournissons à tous nos clients l'empreinte carbone de toutes les opérations logistiques que nous effectuons.

Vous êtes en avance sur le chantier de la digitalisation, puisque vous avez été le premier à mettre en place la consignation électronique pour la messagerie. Quelle a été la logique derrière ce projet innovant ?

L'e-commerce a explosé au Maroc. C'est une croissance à deux chiffres tous les ans. Les habitudes de consommation sont en train de se transformer. Et je dirai même que c'est « natif » chez les jeunes dont les habitudes de consommation passent par le Net et, donc, la livraison doit suivre. Nous avons constaté que la messagerie industrielle n'avait rien à voir avec la messagerie des consommateurs en CtoC ou en BtoC. C'est pour cela qu'on a créé une autre entreprise, baptisée CEOS Technologie, qui exploite la marque Express Relais et qui est spécialisée

dans la livraison de colis e-commerce. Nous avons deux solutions : une solution de livraison à domicile et la consigne automatique. Nous avons, d'ailleurs, été les premiers à lancer la consigne automatique au Maroc et en Afrique. Et nous avons déposé plus de 44 brevets d'invention pour ces machines qui sont protégées au niveau international et que nous fabriquons nous-mêmes à Casablanca. Nous avons déjà 147 machines installées et nous allons atteindre la barre des 1.000 machines sur 5 ans.

Quels sont vos projets d'avenir ?

Notre objectif est de nous développer aussi bien au Maroc qu'en Afrique, notamment au Sénégal, en Côte d'Ivoire et au Burkina Faso. Et surtout de nous exporter, à l'avenir, en Europe.

