

## Casablanca : Pole d'excellence de la logistique marocaine

**NACHOUI Mostafa : Enseignant Chercheur, Faculté des Lettres Ben Msik, Casablanca**

## Abstract

## Casablanca: Pole of excellence of the Moroccan logistics

**This is a pioneering test of logistics geography in Morocco. This article is interested in relationships between logistics / business / territory, the fact that logistics is a major issue, more and more important for the future and fate of enterprises and territories.**

First, it generally outlines the basic decision factors for selecting corporate locations. Then it quotes the fundamentals of the supply chain. Finally, it presents the case of the city of Casablanca and offers a theoretical and operational approach for the proper development of the logistics strategy of the city, which has potential to become a center of excellence of Moroccan logistics.

**This proposal, for the success of the logistics strategy in Casablanca, is obviously evolving. It is based on three fundamental steps:**

**first, the logistics function in support of economic development.**

## 2nd, Logistics as a driver of economic growth

### 3nd, Casablanca logistics excellence at national and international level.

**Each step includes the principle, the facts and the arrangements so that Casablanca becomes an international multimodal flat shape, using a prospective vision.**

**Keywords:** Casablanca, logistics, territory, company, center of excellence

## Résumé

## Casablanca : Pole d'excellence de la logistique marocaine

**Cet article est un essai pionnier de la géographie logistique au Maroc.**

**Il s'intéresse aux relations logistique/ entreprise/ territoire, du fait que la logistique constitue un enjeu majeur, de plus en plus important pour l'avenir et le devenir des entreprises et des territoires.**

En premier lieu, il expose globalement les éléments décisionnels de base pour le choix des localisations des entreprises. Ensuite, il cite les fondamentaux de la chaîne logistique. Enfin, il présente le cas de la ville de Casablanca et propose une démarche théorique et opérationnelle pour le bon développement de la stratégie logistique de la ville, qui a des atouts pour devenir un pôle d'excellence de la logistique marocaine.

Cette proposition, en vue de la réussite de la stratégie logistique de Casablanca est bien évidemment évolutive. Elle se base sur 3 étapes fondamentales : la 1<sup>ère</sup>, la fonction logistique en accompagnement du développement économique.

## La 2<sup>ème</sup>, La logistique comme moteur de la croissance économique

**La 3<sup>ème</sup>, Casablanca pôle d'excellence logistique au niveau national et international.**

Chaque étape comporte le principe, les faits et les dispositions à prendre, pour que Casablanca devienne une plate forme multimodale internationale, selon une vision prospective

**Mots clés : Casablanca, Logistique, territoire, entreprise, pôle d'excellence**

## ملخص

**الدار البيضاء : قطب امتياز اللوجستيك المغربي**

يعتبر هذا المقال محاولة رائدة في جغرافية اللوجستيك بالمغرب. يهتم المقال بالعلاقات بين اللوجستيك و المقولة و التراب، على اعتبار ان اللوجستيك يشكل رهانا اساسيا لمستقبل و مصير المقاولات و المجالات الترابية.

أولاً، عموماً، يذكر المقال بالعناصر الأساسية المقررة لاختيار مواقع المقاولات. بعد ذلك يقدم نموذجاً لحالة الدار البيضاء ويقترح نهجاً نظرياً وعملياً لتطور جيد للاستراتيجية اللوجستية بالمدينة، التي لديها مؤهلات لتصبح قطباً متميزاً للخدمات اللوجستية المغربية.

هذا الاقتراح الرامي إلى نجاح الاستراتيجية اللوجستية البيضاوية قابل للتطور، يقوم على ثلاث مراحل أساسية :

أولاً ، يجب ان يكون اللوجستيك خدمة مساندة و مصاحبة للتنمية الاقتصادية .

## ثانيا ، الولوجستيك محرك للنمو الاقتصادي

ثالثا، الدار البيضاء قطب امتياز اللوجستيك على المستوى الوطني و الدولي .

من منظور استقبالي، تتضمن كل مرحلة اتباع خطوات على مستوى المبدأ و الوقائع والترتيبات الواجب

اتخاذها ان ارادت الدار البيضاء ان تصبح منصة لوجستكية دولية متعددة الانماط.

**الكلمات المفاتيح:** الدار البيضاء، اللوجستيك، التراب، المقولة، قطب امتياز

## Introduction

**La logistique est l'ensemble des activités qui visent la gestion optimale des flux de marchandises, des personnes et de l'information, de bout à bout.**

**Cela consiste à adopter une technologie de maîtrise de la circulation des flux, en juste à temps, avec moindre coût et en bonne qualité, dans un système appelé Supply chain management.**

**Ceci étant, la logistique est devenue une activité stratégique qui s'inscrit parfaitement dans les nouvelles règles de la nouvelle mondialisation.**

**Justement, ces règles impliquent les différents secteurs de la décision et agents économiques pour un savoir faire évolutif en matière de gestion des flux de tout genre.**

**En effet, la mondialisation venant accélérer et accentuer le processus de décision des différents acteurs, d'où l'apparition et le développement des concepts nouveaux, accompagnant les mutations, voir les bouleversements que connaît ce monde convulsif.**

Parmi ces nouveaux concepts, on cite entre autre la logistique, qu'on voit jouer le rôle intermédiaire et le lien entre les différents acteurs et intervenants ; chaque acteur a ses enjeux et sa stratégie et par la même sa logistique, d'où la logique de la logistique, nous mène à conclure de la nécessité de développer une logistique de la logistique. Delà à mener une étude systématique pour dégager les intersections, interconnexions et intercomplémentarités entre les différents acteurs.

Dans cette étude, on va se limiter aux relations entreprises territoires, par l'intermédiaire de la logistique, sachant pertinemment que ces relations s'étendent au-delà de ces deux composants, qu'on veuille ou non,

## 1- Géographie de la logistique

### 1.1- La relation logistique entreprise territoire.

**La logistique constitue un enjeu majeur, de plus en plus important pour l'avenir et le devenir des entreprises et des territoires.**

**Pour les entreprises, c'est une activité devenue essentielle, voir primordiale comme source de productivité et maximisation des profits.**

**Pour les territoires, les activités logistiques concourent à accroître attractivité et rayonnement, en harmonisant le développement et combattant les déséquilibres territoriaux.**

**Les infrastructures logistiques quant à elles, constituent la jonction et le cordon ombilical entre les entreprises et le territoire. Elles conditionnent le niveau et la qualité de leur intégration à leur environnement national, interrégional et international.**

**L'évolution des activités logistiques est donc une donnée stratégique pour l'avenir et le devenir des entreprises et territoires. Un enjeu majeur pour l'aménagement du territoire et une stratégie primordiale pour le développement des espaces et sociétés.**

### 1.2- Eléments de décision pour le choix des localisations.

**A l'heure de l'actuelle mondialisation, l'importance du secteur logistique pour les différents acteurs vient sur le plan économique du fait qu'il est créateur d'emplois et de nouvelles activités à valeur ajoutée ; sur le plan politique, du fait qu'il est organisateur des zones d'activités en optimisant l'utilisation de l'espace, et sur le plan technologique, du fait qu'il est agent de l'innovation et créativité, valorisant la recherche-développement et le capital humain.**

D'où l'impérative nécessité pour chacun et pour tous de développer son attractivité et de mettre en avant les atouts susceptibles de satisfaire les critères de sélection des entreprises logistiques lors du choix d'une zone géographique d'implantation.

**La décision pour le choix de la localisation d'une activité dépend de différents critères. Chaque acteur et chaque activité a ses propres critères qui diffèrent selon plusieurs données.**

**En général, selon des études en 2005-2006, y compris les études de Cushman Wakefield, six critères de sélection entrent en ligne de compte pour la localisation d'un cite logistique :**

- 1- Le juste à temps intègre la position géographique et la proximité des clients principaux, dans le but d'assurer une liaison dans les plus brefs délais.
- 2- La gestion stratégique des coûts en analysant dans un sens très large en formulant des stratégies, dans le but d'acquérir un avantage concurrentiel durable.

**Cela permet une parfaite connaissance des structures des coûts de l'entreprise.**

- 3- La multimodalité repose sur les situations du site logistique près des principaux nœuds du transport.**

- 4- La Supply chain management, par l'optimisation de la structure des chaînes logistiques, afin de minimiser les coûts de fonctionnement, Dans ce cas, les prix de la main d'œuvre locale et sa qualification et du foncier sont dès lors des critères prépondérants pour les entreprises dans leur décision de choisir la zone de localisation de leurs activités logistiques.**

- 5- La bonne gouvernance : en insistant sur l'état d'assistance et de réactivité des administrations pour faciliter le quotidien des acteurs du secteur.**

- ## 6- L'ouverture internationale par l'analyse des opportunités et des contraintes fiscales et douanières et autres (démantèlement des barrières tarifaires et douanières).

### Quant est-il du cas marocain en général et casablancais en particulier ?

## 2- La logistique marocaine

**Pour être bref, on se base essentiellement sur le rapport de la banque Mondiale de 2006, tout en prenant en compte l'état des lieux actuel et les prévisions futures.**

## 2.1- Position géographique

En ce qui concerne le premier critère, à savoir la position géographique, le rapport de la banque mondiale constate que le Maroc ne profite guère, ou pas comme il faut, de sa situation géographique et de sa proximité, de son principal marché, à savoir l'UE  
Les raisons : - L'offre logistique marocaine mauvaise tout d'abord et chère en suite.

- La qualité des infrastructures et la flotte marocaine laissent à désirer.

Delà, la nécessité de mettre rapidement sur pied une logistique commerciale moderne, innovante et performante.

## 2.2- Gestion stratégique des coûts

La situation géographique du Maroc aux portes de l'Europe de l'Ouest lui acquiert un avantage comparatif. Seulement, cet avantage n'aura de sens que s'il est en mesure de livrer ses marchandises de manière sûre, rapide et efficace, ainsi que d'assurer une livraison juste à temps.

Alors que le Maroc n'est loin de l'Europe de l'Ouest que de 15 km, les coûts et les délais de la traversée du détroit sont exagérément élevés. Cette traversée revient à peu près 550 €, soit 2 à 3 fois la norme pour des distances comparables.

Cela s'explique par :

- Des coûts portuaires très élevés au Maroc et en Espagne, sans commune mesure avec le service rendu.

- Un coût de passage maritime plutôt élevé, en dépit de l'introduction récente de concurrence dans les services ferries.

- De fortes contraintes liées au développement d'activités logistiques, qui s'ajoutent à ces coûts de transport.

Le coût d'un transport Agadir France est si important qu'il équivaut à peu près au transport Istanbul- France.

Dans ces conditions, l'avantage géographique du pays se trouve considérablement réduit, comme le déplore d'ailleurs le rapport.

Cependant, la logistique de la traversée devrait être radicalement modifiée par la mise en service du port de Tanger-Med et les infrastructures de transports multimodaux réalisés dans la péninsule Tingitane et l'application par l'Espagne de l'interdiction européenne de circulation des poids lourds les W.E.

## 2.3- La multimodalité

La logistique est créatrice de valeur ajoutée. Elle pourrait dynamiser l'économie marocaine, réaménager le territoire national et développer la société marocaine ... en faisant apparaître de nouveaux services indispensables aux différents acteurs socio-économiques.

Mais malgré un programme ambitieux de réformes des douanes et des transports, la logistique commerciale marocaine reste précaire en cause.

- une flotte routière non structurée et peu fiable.

- une offre de services logistiques presque inexistante

- une infrastructure routière ferroviaire portuaire aéroportuaire non combinée

Pour parer à ces lacunes, le Maroc a lancé un programme de construction et rénovation des autoroutes, des ports, aéroports, chemins de fer, afin de développer la multimodalité des transports.

## 2.4- La bonne gouvernance

Pour relever un défi, l'ensemble des acteurs devront bien entendu travailler de concert, et c'est là qu'intervient le partenariat public privé, pierre angulaire de la réussite.

Le rapport souligne d'ailleurs qu'il s'agit d'un sujet transversal qui recoupe beaucoup de thèmes, d'interventions qui, le plus souvent relèvent de champs d'action partagés entre secteur privé public.

Le développement de la logistique ne pourrait se réaliser sans la mise en œuvre d'une coopération entre l'Etat, le privé et les organismes spécialisés dans différents domaines, en toute lisibilité, cohérence, transparence et bonne gouvernance.

Une telle coopération aurait comme avantage de déterminer précisément le champ d'action de chacun des acteurs et de les engager dans une relation contractuelle.

Car c'est bien là que réside le véritable défi : un facteur de la réussite du plan d'action sera la capacité à vraiment impliquer les entreprises directement concernées par les mesures.

## 2.5- L'ouverture internationale

Les leviers de base pour cette politique logistique sont :

- Les accords de libre échange que le Maroc a signé avec ses différents partenaires de 1996 avec l'UE, 2004 avec les EU et bien d'autres, visant à dynamiser son commerce international, principalement ses exportations.

Sachant que les accords de libre échange soumettent aujourd'hui le Maroc à un environnement concurrentiel sans précédent.

La montée en puissance de certains pays asiatiques, notamment le chine et l'Inde, mettent les entreprises marocaines à rude épreuve.

Résultante de ce nouvel environnement international mondialisé et très concurrentiel, la protection tarifaire et le démantèlement douanier vont disparaître très prochainement et les produits européens, américains, asiatiques et autres trouveraient encore plus la porte ouverte dans le marché marocain et continuent à concurrencer encore plus sévèrement les produits marocains.

IL est donc indispensable pour les entreprises marocaines d'être compétitives dans le nouvel environnement et selon la Banque Mondiale, cette compétitivité est encore fortement handicapée par une logistique peu performante.

Actuellement, les coûts logistiques totaux du Maroc s'élèvent à peu près 20 % du PIB, soit un ratio largement au dessus de ceux de l'ensemble des pays européens.

Pour les entreprises, le prix d'accès au foncier pour les plates formes ; un manque de coopération entre les acteurs ; une gestion de l'information peu moderne, et une offre de formation mal adaptée aux besoins des entreprises ... sont autant d'handicaps pour la croissance économique du Maroc.

Selon la Banque Mondiale, une logistique plus performante va se traduire par une accélération de la croissance du PIB pour conserver des relations privilégiées que le Maroc entretient avec l'UE, son premier partenaire économique et l'espace développé le plus proche du Maroc.

Pour le Maroc, il est impératif selon la Banque Mondiale d'améliorer sa logistique extérieure.

Pour ce faire : elle recommande notamment de :

- Développer le secteur comme vecteur d'activité, à la fois à travers de nouveaux services, mais aussi par la

- Diffusion d'attitudes et de pratiques modernes dans les entreprises marocaines exportatrices, ainsi que celles qui produisent sur le marché local.

- La logistique n'est pas une affaire des multinationales et grandes entreprises, les PME y sont et seront de plus en plus concernées, car c'est un élément qui devient majeur de concurrence économique et de compétitivité territoriale.

## 2.6- La Supply Chain Management

**Une chaîne, comme son nom l'indique, est un ensemble d'opérations juxtaposées, intégrées et orientées vers un but commun. Ces opérations s'organisent sous forme de nœuds ou de maillons, qui se caractérisent par le fait qu'ils sont traversés par des flux à maîtriser.**

**L'objectif est alors l'articulation de l'ensemble de ces maillons de la chaîne de façon simultanée.**

**A partir des années 90 du 20ème siècle, et avec la mondialisation, le concept de la Supply chain remplace de plus en plus celui de la filière, et l'oppose même, du fait que le concept de filière se rapporte à la gestion éclatée de marchandises homogènes par un processus multiple qui donne lieu à autant de segments et de temps discontinus (ruptures).**

**Par ces caractéristiques, le système des filières se veut un mode de régulation de l'aval par l'amont, ce qui faisait sa rigidité qui correspondait à une économie de masse.**

Alors que le concept de chaîne se rapporte à la gestion intégrée des flux de marchandises, de personnes et d'informations, par un processus uniforme qui donne lieu à des flux tendus, sans ruptures.

**Le système de chaîne est donc un mode de régulation de l'amont par l'aval, ce qui fait sa flexibilité, qui correspond à une économie singulière.**

**A partir de la fin du 20ème siècle et avec le développement de la mondialisation, la chaîne logistique qui se veut client fournisseur, s'oriente de plus en plus vers la Supply chain management, qui se veut au client du client au fournisseur du fournisseur.**

**La chaîne logistique qui était un objectif stratégique pour les entreprises, et de plus en plus dominée par la Supply chain management qui devient dès lors un enjeu géostratégique majeur, dans une compétition féroce des multinationales, des états et groupements d'états.**

Au Maroc, la logistique vient de démarrer, la chaîne logistique est encore l'affaire des multinationales implantés au Maroc, et les conditions ne sont pas encore réunies pour la supply chain management pour les grandes entreprises nationales au moment où les P.M.E cherchent encore à se structurer et penser à la logistique.

### 3- Casablanca : La stratégie logistique

## Enjeu et stratégie

**Première ville économique du pays sur tous les plans, nœud principal de l'infrastructure de transport au pays en routes, autoroutes, voie ferrée, port et aéroport. Premier centre d'éclatement, de ramassage et redistribution, ainsi que premier centre de consommation et production nationale, enfin premier centre d'innovation et de NTIC au pays.**

**Position géographique centrale sur le plan national, avec une topographie relativement monotone, favorisant une occupation aisée de l'espace ... autant d'atouts qui permettent à la ville d'asseoir sa suprématie sur l'ensemble du territoire national exerçant aussi des pouvoirs de décision et de direction économiques incontestables sur le territoire national.**

**Par ce fait, Casablanca est la plus intégrée à la mondialisation que quiconque autre espace marocain, mais des contraintes, des dysfonctionnements et coupures se constatent dans le système fonctionnel de la ville, qui entravent sa compétitivité.**

**La logistique qui est en train de se développer dans la ville et sa région, vient conforter sa place leader national. Commencant par des unités ponctuelles essentiellement des**



multinationales, souvent sous forme d'entrepôts, aboutissant à des plates formes logistiques multimodales comme le prévoit le SNAT.

Dans la stratégie logistique de l'ensemble des acteurs, Casablanca trouve toute sa place. Le choix de l'implantation dans la région du Grand Casablanca s'intègre parfaitement à toute stratégie de maillage du territoire national.

Le développement des NTIC renforce les possibilités de gestion de ce type de réseaux, ceci explique en partie la concentration des grandes entreprises et le regroupement des PME, le tout constituant un pôle d'éclatement, de regroupement et de rayonnement de fret. Ainsi donc la première fonction logistique jouée par la stratégie logistique de Casablanca par rapport aux territoires du pays est interrégionale.

La stratégie logistique de Casablanca est bien évidemment évolutive, se basant sur 3 étapes fondamentales : la 1<sup>ère</sup>, la fonction logistique en accompagnement du développement économique.

La 2<sup>ème</sup>, La logistique comme moteur de la croissance économique

La 3<sup>ème</sup>, Casablanca pôle d'excellence logistique au niveau national et international.

### 3.1 - La logistique en accompagnement du développement économique

**La vision :** Développer une logistique qui sera au service de la compétitivité des acteurs économiques de la région du grand Casablanca et qui anticipe un développement des activités logistiques de la région, accompagnant le développement économique régional.

**Le principe :** Le constat vérifié dans les pays à économie développée et émergents, veut que la logistique est aujourd'hui un élément déterminant de la compétitivité des acteurs et espaces économiques et que son caractère stratégique va encore s'accroître du fait de la mondialisation de l'économie.

Il est recherché, quelles sont les actions à mettre en place pour dynamiser les activités présentes à Casablanca et qui sont susceptibles de s'implanter dans le futur.

Dans ce cas, il ne faut pas perdre de vue que la logistique doit d'abord dans ce stade venir appuyer un développement qui s'est construit dans le temps, sur un positionnement géographique (localisation), un poids démographique (main d'œuvre) et une production de richesse (l'économie).

**Les faits :** Les activités de transport tout genre, la manutention et l'entreposage dépendent de l'évolution des besoins des activités de production dans la région, particulièrement l'industrie, le commerce et les services.

En amont, il s'agit d'acheminer et de stocker les intrants nécessaires au bon déroulement des activités économiques de la région, venant soit de l'étranger, soit de l'intérieur du territoire national.

En aval, il y a lieu de stocker et distribuer les produits finis et semi-finis, destinés soit à l'intérieur, soit à l'extérieur du pays.

Ramassage, éclatement et distribution ... Toutes ces opérations doivent s'effectuer de façon optimisée pour garantir la compétitivité actuelle et future de la région du grand Casablanca.

Cette compétitivité ne pourra être réussie que si les entreprises disposent de la main d'œuvre correspondante à leurs besoins à la fois dans la logistique externe (transport, entreposage) et dans la logistique interne (approvisionnement, ordonnancement, planning de production...) d'où des formations spécifiques appropriées qui doivent apparaître et se développer pour satisfaire la demande.

**Les dispositions à prendre :**

**1- Restructurer les zones d'activités, en développant les parcs industriels, les centres commerciaux, le groupement des services en mutualisant les services et visibilisant la gestion, tout en privilégiant l'interlocuteur unique.**

**2- Projeter des zones dédiées de proximité, bien desservies, bien intégrées et complémentaires. Dans ce cas les localisations géographiques des infrastructures et des zones d'activités sont d'une importance capitale pour le bon déroulement et circulation des flux de marchandises, de personnes et de l'information.**

**3- Réorganiser les métiers des transporteurs, chargeurs et prestataires de services, en étroite concertation avec les organismes professionnels des dits domaines**

**4- Développer le transport multimodal en lui assurant une bonne connexion, dans ce cas là, il faut décongestionner le port de Casablanca, restructurer le transport ferroviaire, requalifier le transport routier.**

### 3.2 -LA logistique moteur de la croissance économique

**La vision** : Organiser une logistique qui bénéficie de la situation géographique de Casablanca et qui anticipe la croissance des activités logistiques qui sont l'un des moteurs de la croissance économique de la Région du Grand Casablanca.

**Le principe** : La logistique crée des emplois, la RGC en a énormément besoin, comme d'ailleurs toutes les régions du pays.

**Ce n'est pas que le transport qui est concerné, toutes les professions qui tournent autour du transport en bénéficient. Le concept du Supply chain management (même si on est loin de là) trouve ici toute sa connotation politique, économique, sociale et spatiale.**

**Attirer la main d'œuvre, les activités, les unités industrielles, commerciales et des services...tout cela oblige à mener une politique rigoureuse de gestion et maîtrise de l'espace, d'aménagement et de prévision des comportements des différents acteurs concernés.**

**Le foncier qui est déjà une denrée rare dans la région, vu sa cherté, prédomine dans toute stratégie de développement, l'optimiser s'impose de prise à bord.**

**Ainsi, une approche géographique ouvre les possibilités d'accueil.**

**La position de la région, vu sa centralité, permet de la placer comme pôle, qui rayonnerait plus sur l'ensemble du territoire national et l'ancrerait plus dans les relations internationales.**

**Les faits :** La RGC est déjà le premier pôle de regroupement, d'éclatement et de distribution du fret au niveau national, y participe à ces fonctions aussi bien le transport traditionnel que moderne, le formel et l'informel, créant des emplois qualifiés et autres.

Dans ce cas, la formation professionnalisante dans les métiers de transport et de distribution modernes s'imposent pour justement consolider le rôle logistique moderne de Casablanca, eu égard de l'ensemble du territoire national et de l'extérieur.

**Les dispositions à prendre :** Créer une plate forme logistique du transport multimodal au moins, comme programme pilote.

**1-Le SNAT a déjà recommandé de la mise en place des deux plates formes logistiques multimodales, une près de Mohammedia et la seconde près de l'aéroport Mohammed 5 Cette recommandation doit être mise en exécution très rapidement.**

En effet, depuis le début de ce siècle, on assiste à une grande dispersion dans les localisations, de soit disant plates formes logistiques, le long de la côte, entre les ports de Casablanca et Mohammedia, qui sont l'œuvre de multinationales, créant énormément de problèmes de circulation, d'où une organisation du secteur s'impose, prenant en considération l'intérêt de l'ensemble des intervenants dans le secteur



2- La position de Casablanca : La position de Casablanca et les perspectives économiques de la région ont poussé la SNCF à adopter la stratégie de mise en place de plates formes de fret à Fès, Marrakech et bien évidemment la plate forme de Casablanca qui est la plus importante.

D'où l'idée de rassembler les acteurs, grandes entreprises et PME pour une meilleure utilisation du fer

3- Promouvoir la logistique Casablanca par l'excellence en développant la réceptivité, la gestion, les réactivités, la transparence, la prospective. Bref, la bonne gouvernance.

4- Entreprendre une logistique urbaine.

Vu l'importance du marché de consommation de la RGC et les problèmes de circulation en ville, une logistique de proximité s'impose pour une bonne gestion des flux, rapidité de ravitaillement, bonne qualité des produits.

5- Créer des formations spécifiques aux différents types de logistique

La disponibilité de la main d'œuvre et sa bonne formation dans ce domaine sont des points clés dans le développement de la logistique.

Les établissements universitaires, les écoles privés et de formation professionnelle suivent la demande du marché, mais sans coordination ou partenariat.

6- Légiférer la fonction logistique, car le processus logistique est enclenché et se développe. Il y a bien donc de le conforter, l'organiser ... par des mesures juridiques, réglementaires, financières, urbanistiques et d'aménagement du territoire.

3.3 - Casablanca, pôle d'excellence logistique

L'ultime étape pour enraciner la fonction logistique et la pérenniser.

La vision : Arriver à une performance dans la circulation des flux, cela anticipe un repositionnement de la RGC et le renforcement de son poids sur la carte des courants d'échanges internationaux.

Le principe : Une politique offensive et cohérente doit être menée et conçue pour tous modes de transport routier, autoroutier, Fer, maritime et aérien, en partenariat privé public et intégrer la dimension information qui accompagne toujours le traitement des flux.

Les faits : Des stratégies volontaristes d'investissements dans les infrastructures logistiques se sont mises en place par les différents acteurs.

Ainsi la stratégie du transport aérien de placer l'aéroport Mohammed 5 comme hub fait son chemin, accompagnée de différentes actions et aménagements pour faire naître une ville neuve complète autour de l'aéroport.

L'ONCF a fait de même en réalisant ses plates formes logistiques à Hay Mohammadi et prévoit d'autres interventions qui vont dans le même sens.

Au niveau du transport routier et autoroutier, Casablanca est le nœud incontesté du réseau autoroutier national.

Dans le domaine du transport maritime, le plan de restauration du port de Casa fait son chemin.

Toutes ses offres doivent être une réponse adaptée aux attentes notamment des opérateurs et entreprises industrielles, commerciales, de services de la distribution. Egalement, toutes ses offres doivent être combinées, pour relancer et développer le multimodal.

Cette stratégie va sûrement ancrer la logistique comme une activité phare de Casablanca et créera sans doute un environnement favorable et rassurant pour attirer plus d'investissements encore.

Les dispositions à mettre en œuvre

**Le SNAT a proposé la projection de 2 plates formes logistiques autour de Casablanca, une étude internationale a été menée dans ce sens, le choix de Casablanca s'est bien confirmé, reste la réalisation de cette plate forme logistique de transport multimodal de fret que la RGC attend avec beaucoup de patience.**

**Avant que l'Etat bouge pour développer la logistique, le privé notamment les multinationales ont pris de l'avance, en installant leurs filières à Casablanca, suivi par les entreprises semi publiques, pour qu'enfin l'Etat décide de se mêler.**

Si les zones d'activités industrielles de la RGC commencent à prendre de nouvelles formes (parcs industriels) nouvelles gestions (association des gestionnaires des zones), les ZA des nouvelles technologies ont fait de même, exemple technopark, alors qu'il n'en est pas encore le cas pour les logisticiens.

**Il n'y a pas jusqu'à présent un parc logistique au vrai sens du terme à Casablanca..**

**Si la localisation géographique des entreprises logistiques est en rapport étroit avec les grandes artères de circulation et zones industrielles essentiellement le long de la route côtière qui relie les deux ports de Casablanca et Mohammédia, chose qui est évidente, néanmoins cette localisation crée énormément des problèmes de circulation le long de cette route, ce qui mène à trouver des solutions, pour le bon fonctionnement des services logistiques, mais également pour la circulation de la population de la ville, tout en respectant l'environnement.**

**Les interconnexions entre les différents types d'infrastructures de transport et zones d'activités, ne sont pas toujours meilleures.**

**Des restructurations et réaménagements dans ce sens s'imposent donc, au moment où la bonne gouvernance devient un critère déterminant pour renforcer et raffermir Casablanca, comme pôle d'excellence logistique et lui asseoir une place incontournable sur la carte du transit national et international.**

## Casablanca, plate forme multimodale internationale, vision prospective

**La logistique dans la RGC est confrontée pour l'avenir à des enjeux importants, voir stratégiques, les principaux enjeux au niveau international.**

### **-Enjeux des délocalisations des activités, notamment des industries et services.**

**- Enjeux d'agressivités commerciales mondiales.**

**- Enjeux des investissements extérieurs, de compétitivité des territoires et recomposition des groupements des Etats et des multinationales...**

## Au niveau national

**- Enjeux démographiques, notamment dans le domaine du savoir-faire et des compétences.**

- **Enjeux économiques, la mondialisation ses opportunités, ses contraintes et ses menaces.**

**- Enjeux territoriaux, notamment le problème du foncier dans la région et l'émergence très prochaine de la région Tanger Tétouan, voir l'aménagement du territoire dans son ensemble..**

## Devant ces enjeux, la région de Casablanca a ses atouts.

## Les principaux atouts.

**-Position géographique au centre névralgique du pays.**

- Poids démographique, économique, financier, technologique de grandes tailles.

**- Bonne liaison multimodale avec les principaux pôles de croissance au niveau national.**

**- Bonne ouverture internationale par le biais de son port et son aéroport.**

**- Zones d'activités économiques nombreuses, diversifiées et en mutations selon des normes internationales.**

- Position de leader dans les NTIC.
- Place financière très dynamique.

## Stratégie logistique

**Cette stratégie doit prendre en considération les principaux éléments suivants :**

- Concevoir une logistique voulue et non subie.
- Concevoir une logistique pensée et non pansée.
- Adopter une politique d'aménagement de l'espace volontariste, participative, concertée, anticipative, réactive à l'image de la stratégie de Barcelone et non vers une dérive de Calcutta.
- Développer des secteurs porteurs, essentiellement le tertiaire supérieur
- Soutenir un partenariat public privé pour une formation professionnelle dans des nouveaux métiers de la mondialisation, en liaison étroite avec les différents types de transport.
- Les collectivités locales doivent redresser les paramètres urbains, surtout dans les domaines du transport, de la circulation, de la pollution et de la qualité de la vie.
- Les pouvoirs publics doivent confronter l'informel dans les domaines de l'industrie, de l'immobilier, du transport, du commerce et des services ...
- L'autorité administrative doit s'atteler à la bonne gouvernance, surtout dans sa manière d'exercer la gestion des affaires.
- Prendre du retard ou la lenteur d'exécution, veut dire l'échec qui signifiera la perte du contrôle des différents acteurs et de la métropole de leur devenir et leur décadence face à leurs concurrents et tout ce qui pourra s'ensuivre de dérives, glissements, maux et malheurs.

**Pour mettre en œuvre cette stratégie, l'Etat a dressé un schéma national de plateformes logistiques et une stratégie nationale pour le développement de la compétitivité logistique, qui a fait l'objet du contrat-programme 2010-2015, prévoyant de réduire les coûts logistiques de 20 à 15 % du PIB.**

**Ainsi, le plan national logistique vise spécifiquement la réalisation de 70 plateformes logistiques dans plusieurs villes (2.080 ha) d'ici 2015. L'objectif, consolider une réelle compétitivité logistique et accroître la croissance économique de 0,5 point de PIB par an, soit 5 points de PIB en 10 ans.**

### Les axes de la nouvelle stratégie

Cette nouvelle stratégie comprend, outre la mise en place d'un schéma national de plateformes logistiques, des mesures pour l'optimisation des flux de marchandises, l'incitation à l'émergence d'opérateurs intégrés de services logistiques, la gouvernance et le suivi du secteur, notamment à travers la création de l'Agence Marocaine de Développement de la Logistique et d'un Observatoire de la compétitivité logistique, ainsi que le développement d'un programme de formation dans les métiers du transport et de la logistique.

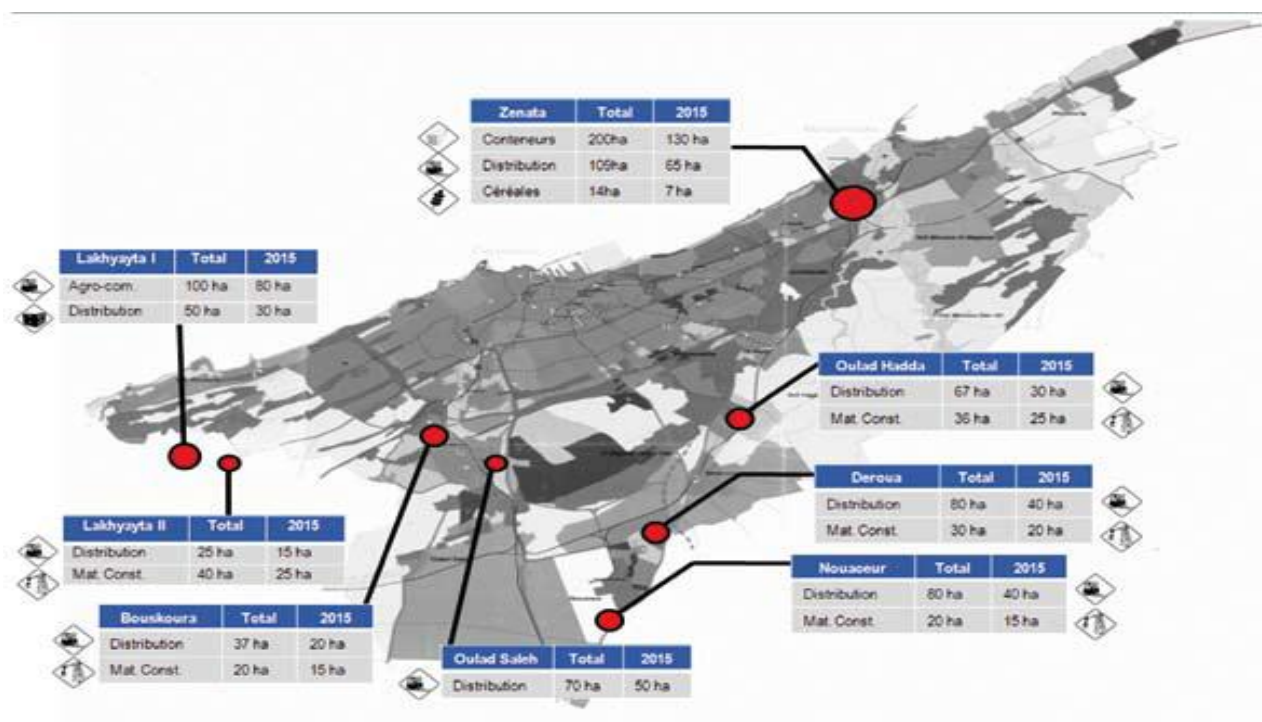
La nouvelle stratégie logistique prévoit la mise en place de plateformes de services logistiques, noeuds de concentration des flux et socles principaux, appuyant les efforts destinés à l'optimisation des flux de marchandises.

Le développement des plateformes logistiques se fera à travers la mise en place d'un Schéma National de Zones Logistiques Multi-Flux (ZLMF), qui consistent en des zones d'activité logistiques regroupant un ou plusieurs types de plateformes : (1) plateformes conteneurs, (2) plateformes de distribution et outsourcing logistique, (3) plateformes d'agro-commercialisation, (4) plateformes de matériaux de construction, et (5) plateformes céréalières.

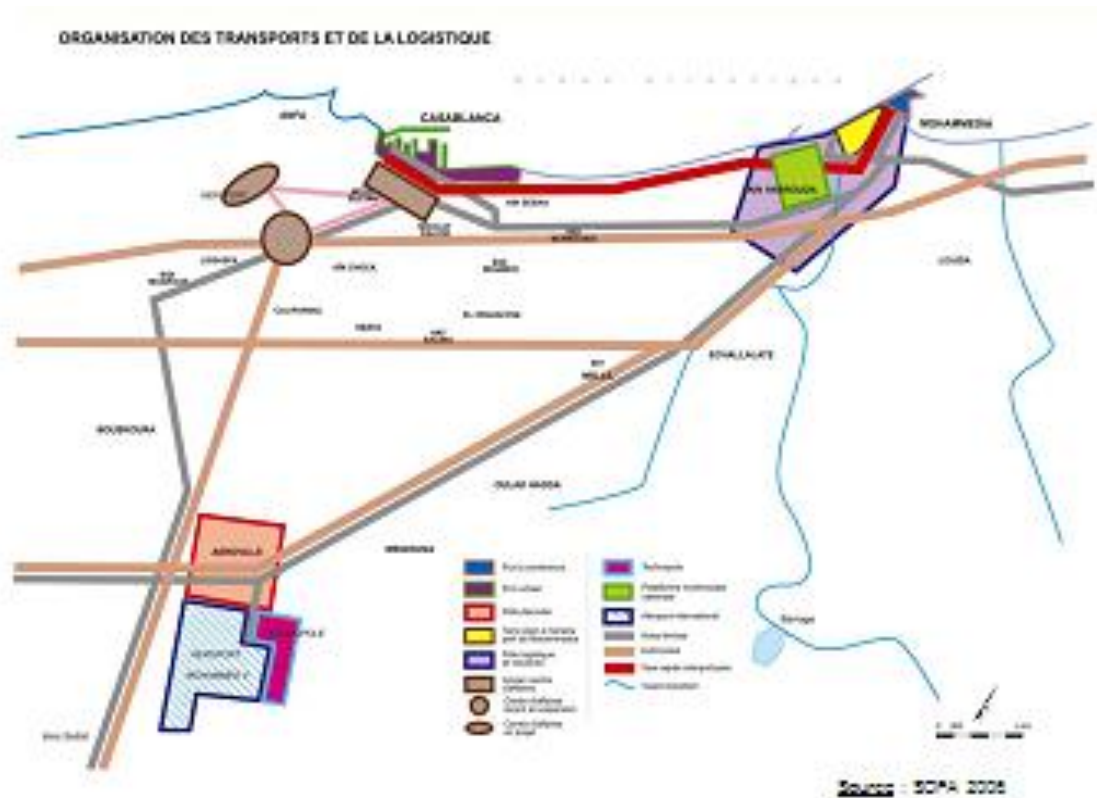
L'implémentation du Programme National de Zones Logistiques Multi-flux (ZLMF) requiert la mobilisation de 3300 ha, dont 2080 ha à l'horizon 2015

### Plan de développement des zones logistiques dans la région du grand Casablanca

Le plan de développement des zones logistiques dans la région du grand Casablanca prévoit la mobilisation de 607 ha à l'horizon 2015 et 978 ha en 2030 pour la réalisation de 8 plateformes de distribution (Voir carte des ZLMF du Grand Casablanca ci-dessous)



La localisation de ces plateformes se fera dans un objectif d'optimisation des flux entreprises/ territoires (voir schéma ci-dessous) :



- Le corridor logistico-industriel, partant du port de Mohamédia à l'aéroport Mohamed V
- Le corridor côtier, entre les ports de Casablanca et Mohamédia.
- Le corridor tertiaire du sud, du port de Casablanca à l'aéroport Mohamed V



La répartition de ces ZLMF selon leur localisation et types d'activités est la suivante :

Tableau ; Répartition des ZLMF du Grand Casablanca

ZLMF	Types de plateformes logistiques	Assiette 2015	Assiette 2030
Ville nouvelle de Zénata	Conteneur	130	200
	Distribution et sous traitance logistique	65	109
	Céréales	7	14
	Total	202	323
Oulad Hada	Distribution et sous traitance logistique	30	67
	Matériaux de construction	25	36
	Total	55	103
Dérouta	Distribution et sous traitance logistique	40	80
	Matériaux de construction	20	30
	Total	60	110
Nouaceur	Distribution et sous traitance logistique	40	80
	Matériaux de construction	15	20
	Total	55	100
Oulad Saleh	Distribution et sous traitance logistique	50	70
	Total	50	70
Bouskoura	Distribution et sous traitance logistique	20	37
	Matériaux de construction	15	20
	Total	35	57
Lakhyayta	Distribution et sous traitance logistique	15	25
	Matériaux de construction	25	40
	Total	40	65
Nouvelle ville de Sahel Lakhyayta	Agro-commercialisation	80	100
	Distribution et sous traitance logistique	30	50
	Total	110	150
Total général		600	978

L'essentiel des ZLMF décrites ci-dessus, sera mis en place sur des assiettes foncières publiques. Néanmoins, le développement de ZLMF sur du foncier privé viendrait se substituer et/ou compléter les assiettes susmentionnées.

Les activités dans les ZLMF de Casablanca concernent aussi bien le conteneur, la distribution, les céréales, les matériaux de construction et l'agro-commercialisation.

#### Plateforme logistique de Zénata

La plus grande plateforme logistique du Maroc sera la ZLMF de la nouvelle ville de Zénata qui occupe une place de choix dans le cadre du Schéma National des ZLMF.

Sur une superficie de 323 ha, cette ZLMF est destinée à abriter trois types de plateformes logistiques dédiées aux flux conteneurs, des céréales et aux services de distribution et de sous-traitance logistique.

La dite plateforme est située à l'intérieur d'une future zone industrielle et logistique prévue dans le cadre de développement de la nouvelle ville de Zénata et est desservie par un réseau routier, autoroutier et traversée par la ligne ferroviaire

En vue d'améliorer sa connectivité au port et à la ville de Casablanca, il est prévu la réalisation d'une connexion routière et ferroviaire dédiée.

Si l'insuffisance ou l'inadéquation des espaces pour le stockage intermédiaire à proximité des bassins de consommation vient de fait pénaliser l'optimisation de la distribution des principaux flux domestiques, la nécessaire rationalisation du transport de marchandises en ville nécessite d'actionner d'autres leviers.

#### Plan de masse de la zone logistique de Zénata



#### Nouveau schéma d'accès terrestre au port de Casablanca

La compétitivité du port de Casablanca est déterminante pour l'extension de son hinterland et la conservation de ses parts de marché import/export. Le maintien et

la croissance de ce port, poumon économique historique de la ville et noeud logistique central, requièrent une forte mobilisation.

Le mode actuel d'accès terrestre au port et son intégration avec son hinterland limite fortement ses possibilités de croissance et ce à deux niveaux :

- impact massif du trafic entrant/sortant du poids lourd sur la ville en termes de pollution et de congestion ;
- problème d'évacuation grevant la compétitivité du port (coût, délai, qualité de service).

Pour palier à ces problématiques, la stratégie nationale intégrée pour l'amélioration de la compétitivité logistique envisage de mettre en place un nouveau schéma d'accès à ce port et sa liaison avec les réseaux des ZLMF du grand Casablanca et celles des autres régions.

Le nouveau schéma permettra l'amélioration du fonctionnement du port et sa focalisation sur les fonctions de manutention portuaire et la relocalisation des services logistiques au niveau du réseau des plateformes logistiques du Grand Casablanca, notamment la ZLMF de Zénata.

Le nouveau schéma repose sur le principe d'une connexion routière et ferroviaire de haute capacité entre le port de Casablanca et la plateforme de la ville nouvelle de Zénata permettant la fluidification et la massification des flux de marchandises du port vers la dite plateforme conteneurs.

En d'autres termes ce schéma s'appuiera sur :

- Un positionnement de la plateforme conteneurs de la ville nouvelle de Zénata comme arrière-port, pouvant servir d'interface pour l'import / export des conteneurs, à travers une offre de services logistiques (stockage, manutention, dépotage, gestion du circuit du vide,...), et un statut de zone sous douane, en plus de la fourniture de services administratifs complets (douane, transitaires, contrôles),

- Des possibilités pour les importateurs/exportateurs et les opérateurs logistiques de

continuer à utiliser l'interface actuelle du port de Casablanca pour l'importation / exportation de conteneurs,

- La mise en place d'une connexion routière et ferroviaire port-plateforme de haute capacité, permettant un fonctionnement intégré et efficace du système « Port – plateforme ».

- La connexion routière port-zone logistique de Zénata, d'une longueur totale de 20 km, sera réalisée à travers les composantes suivantes :

- La construction d'une route sur 1 km, à l'intérieur du port de Casablanca,
- La construction d'une route de 3,6 km sous forme d'une digue longeant le littoral sur le domaine public maritime, du port à Ain Sebaa,
- L'élargissement à 2 x 3 voies sur 6 km de la route régionale n°322, entre Ain Sebaa et Douar Harbili,
- La construction sur 6.5 km d'une voie express (2 x 2 voies) en site propre entre Douar Harbili et la route nationale n° 9 et aménagement de 2 carrefours,
- L'élargissement à 2 x 2 voies sur 5 km, de la route nationale n° 9 entre la route régionale n° 322 et Ain Harouda et aménagement d'un carrefour.

Par ailleurs, et afin de tirer pleinement profit du potentiel d'optimisation lié à la mise en place de ce nouveau schéma port-plateformes en termes de compétitivité (coût, délai) du flux de conteneurs, mais aussi en termes de décongestion urbaine, de sécurité routière et de développement durable, des mesures incitatives et régulatrices seront prises, pour la circulation des poids lourds et camions porte-conteneurs dans le périmètre urbain du grand Casablanca.

Ces mesures seront prises au fur et à mesure de l'entrée en action des services destinés à ces marchandises dans les différentes plateformes.

Soulignons que le réseau des ZLMF du grand Casablanca et le nouveau schéma d'accès et d'intégration terrestre du port de Casablanca à son hinterland, ont été définis avec l'ensemble des acteurs publics et privés et dont la mise en oeuvre est l'objet d'un contrat d'application déclinant la nouvelle stratégie nationale pour le développement de la compétitivité logistique et s'inscrivant dans une vision intégrée de l'aménagement du territoire.

Le développement des plateformes et services logistiques sera d'un apport indéniable dans la promotion de la région du Grand Casablanca, en tant que destination pour les investissements nationaux et étrangers.

#### Orientation bibliographique

ADEME : Les enjeux du transport combiné rail-route, réalités et perspectives, Celsa 153p, Paris 1998.

ARNOLD Pierre, THOMAS Isabelle : Localisation des centres de transbordement dans un système multi réseaux, essai de formalisation in Espace Géographique n 3, pp 197/204, Paris 1999.

Banque Mondiale et Ministère de l'équipement et du transport : La logistique du commerce et la compétitivité du Maroc, 141p Maroc 2006.

CAMMAN Christelle, LIVOLSI Laurent, ROUSSAT Christine : La logistique simplement, éd Wolters Kluwer 1<sup>er</sup> éd, 220p, France 2007.

CAVIAUX Michel : rail-route, la clé de l'avenir, vers une nouvelle politique du transport en Europe, l'Harmattan 416p, Paris 1995.

COLIN Jacques : De la chaîne logistique au supply chain management, Septem/Crestil, pp85/88, Tanger 2003.

DAMIEN Marc Madeleine : Dictionnaire du transport et de la logistique coll. Technique et ingénierie 2<sup>e</sup> éd, 552p, 2005.

DORNIER Philippe Pierre, FENDER Michel : La logistique globale et le Supply chain management, enjeux, principes, exemples, 2<sup>e</sup> éd, Eyrolles, 501pn Paris 2007.

ELKHAYAT Mustapha : Enjeux maritimes et zone de libre échange euroméditerranéenne, le cas du Maroc, Annales de l'IMTM, pp 34/48, Marseille 2003.

GOUGIS Antoine Olivier : Localisation, aménagement et fonctionnement des espaces logistiques multimodaux sur le foncier des zones urbaines denses, mémoire de DEA Urbanisme et aménagement, Institut Français d'urbanisme Université ParisVIII et ParisI, 97p, 1998.

KAMYAT Alexandre Samii : Stratégie logistique, supply chain management, fondements, méthodes, applications, éd Dunod, 408p, Paris 2004.

NACHOUI Mostafa : Le Maroc dans le contexte méditerranéen, positions et oppositions, Annales de l'IMTM, pp49/56, Marseille 2003.

PACHE Gilles, SAUVAGE Thierry : La logistique, enjeux stratégiques, éd Vuibert Paris

**SAVY Michel : Logistique et territoire, Reclus, Montpellier GIP, 1993.**

**SAVY Michel : Logistique et système de transport, Suptem/Cresttil, pp 65/84, Tanger 2003.**