

Transport, logistique et territoire :

Réflexions et propositions de solutions durables. Le cas du Maroc

Pr. Jihad JAMİ

Jamijihad@gmail.com

Enseignant Chercheur à l'Université Abdelmalek Essâadi.

Faculté des Sciences Juridiques Economiques et Sociales de Tanger. Maroc

Résumé :

Du fait que la territorialisation du développement contribue incontestablement à la croissance économique des pays et dans un souci d'asseoir les normes d'une économie soutenable, compétitive, puissante et capable d'affronter les défis de la mondialisation, chaque Etat se trouve, actuellement, dans l'obligation de développer ses territoires, les rendre attractifs et ayant chacun des atouts susceptibles de les transformer en des puissances économiques locales ou régionales œuvrant pour la qualité de vie et le développement durable.

Le déploiement des activités logistiques tient à inscrire les territoires dans un contexte compétitif leurs permettant d'acquérir un avantage concurrentiel. L'objectif principal étant d'améliorer leur attractivité. La logistique territoriale est par ce fait une approche pertinente pour répondre aux attentes des investisseurs et des activités du territoire.

L'objectif du présent article est de mettre les bases d'une réflexion sur la logistique territoriale en tant que nouveau paradigme caractérisant les territoires au Maroc et principalement les régions.

A travers cette réflexion développée sous formes de recommandations et propositions de solutions liées au fait logistique au sein du territoire, nous cherchons à donner des pistes de recherche pour permettre aux activités supply chain de s'intégrer dans une logique de performance durable des acteurs du territoire en réponse aux nouveaux défis de la région (durabilité, préservation des ressources, attractivité, optimisation des flux...).

Ces recommandations sont autant valables avec le nouveau chantier de mise en place de la régionalisation et des prérogatives dont seront dotées les régions au Maroc.

Mots clés: Logistique, transport, territoire, durabilité.

Abstract:

In order to establish the standards of a sustainable, competitive and powerful economy, every country develop its territories to make them attractive.

In a competitive context, logistics activities allow territories having a competitive advantage. The main objective is to improve their attractiveness. Territorial logistics are therefore a relevant approach to meet the expectations of investors and activities of the territory.

The aim of this article is to discuss the concept of territorial logistics as a new paradigm characterizing the territories in Morocco and mainly the regions.

Through this reflection developed as recommendations and proposals for solutions related to the logistical fact within the territory, we seek to provide logic of sustainable performance of stakeholders in the territory in response to the new challenges of the region (sustainability, preservation of resources, attractiveness, and optimization of flows ...).

Keywords: Logistics, transport, territory, sustainability

On ne peut nier qu'actuellement la durabilité constitue une question de survie pour toute communauté, notamment au sein des métropoles, et on ne peut en aucun cas ignorer l'impact du développement économique sur la durabilité d'un territoire ou d'un éco système. Les activités du transport et de la logistique en sont un exemple.

Le transport et la logistique se matérialise sur un territoire par le déploiement d'un certains nombres d'activités au service d'une communauté (personnes ou organisation).

Ces activités peuvent concernées :

- L'aménagement des infrastructures de base ;
- L'aménagement de bâtiments dédiés aux activités logistique et transport ;
- L'encadrement des métiers connexes aux activités logistiques ;
- L'accompagnement pour le développement des compétences ;
- La mise en place de plateforme (zones d'activités, entrepôts, zones aéroportuaires...).

Il est à noter que ces activités transport et logistique génèrent des aspects positifs nécessaires pour le développement des territoires mais également des externalités négatives (détérioration du paysage naturel suite aux aménagements des zones et la mise en place des bâtiments logistique, Gaz à effets de serre, augmentation de la facture énergétique, exploitation des ressources....).

Pour une question de durabilité, la prise en considération du facteur environnemental s'avère obligatoire.

L'éclaircissement de la relation entre la logistique, le transport et le développement d'un territoire nécessite de répondre à un certains nombres de questions, à savoir :

- Quel est le rôle des activités logistique et transport dans le développement des territoires ?
- Quel est le rôle des acteurs publics et privés dans le développement durable de la ville en tant qu'exemple de territoire ?
- Quels sont les efforts fournis par ces acteurs pour la réduction ou l'atténuation des externalités négatives de ces activités sur l'éco système ?
- Qu'en est-il de l'usage des techniques ou technologies et leur rapport avec la durabilité ?¹

3 aspects caractérisent l'évolution de la logistique et sa relation avec les territoires :

- 1^{ier} aspect : La prise en considération des enjeux du développement durable et des préoccupations sociétales et environnementales.
- 2^{ième} aspect : L'évolution de l'organisation vers la notion d'entreprise étendue et le développement des chaines logistiques fait que la logistique territoriale est en phase d'intégrer une dimension méso économiques (logique de filière, dimension transversale et approche systémique).
La logistique au service des territoires dépasse les notions de logistique d'entreprise ou d'aménagement du territoire.
- 3^{ième} aspect : L'évolution vers une logique partenariale et coopérative exigée par l'évolution du contexte économique entre la sphère privée et entre la sphère privée et publique.

Dès lors, un certain nombre réflexions sous forme de recommandations peuvent être avancé quant au développement des activités logistiques et transport et leur intégration dans un

¹ *Technique* : relatif à titre d'exemple, à la massification des flux, le recours à l'inter-modalité ou au transport écologique. *Technologie*, tant au niveau matériel ou logiciel (pour optimiser les déplacements par exemple ou accélérer les flux physiques...).

espace durable et viable à savoir la ville, la région ou le territoire en général. Toutefois, et dans un premier temps, nous essayerons de délimiter les frontières entre le fait logistique et le territoire et d'en comprendre les interactions, et dans un deuxième temps de livrer nos réflexions pour une logistique territoriale durable.

I- Transport, logistique et territoires

Devenu plus une nécessité qu'une mode, la logistique d'aujourd'hui connaît des mutations profonde. Devenu ainsi une démarche stratégique, la logistique ou le management logistique est devenu une préoccupation tant des entreprises privées que des établissements publics tel les collectivités locales.

Si pour les entreprises privées la logistique est un moyen pour atteindre un degré d'efficacité, et d'efficience satisfaisant, pour les collectivités, la logistique, à travers la gestion des territoires, est une fin en soi, à travers notamment la mise en place d'infrastructure, capable d'assurer la cohérence entre les activités de la région et répondre aux objectifs territoriaux (emplois, attractivité...).

De nos jours, la nécessaire collaboration Privé/Public est devenue une exigence, et la mise en évidence du paradigme « logistique territoriale » constitue une nouvelle approche conceptuelle.

Toutefois, le manque de théorie, de travaux en matière de logistique territoriale, nous a poussé à mener cette réflexion, afin de cerner les contours de ce nouveau paradigme qui émerge non seulement dans les économies structurée et fortement tertiairisée et industrialisé mais également dans les économies émergentes à fort potentiel.

De base, la logistique est un véritable outil de compétitivité des entreprises. Toutefois, et suite à l'évolution de son statut, elle est devenu également un objet essentiel de développement et d'aménagement des territoires.

La logistique est en passe, grâce au développement des économies d'échange, de prendre une nouvelle place et devenir un enjeu pour les acteurs publics et privés.

Territoire et logistique : essai de délimitation des frontières

L'ouverture et le dynamise des territoires est lié à trois facteurs essentiels (M. Savy), la structure de la production locale, le poids économique et la démographie. En effet, une région riche et diversifié, économiquement et démographiquement trouveras toujours les ressources et les débouchés pour assurer sa croissance qu'une région spécialisée.

L'attractivité territoriale étant une question d'interaction à double sens, des flux à destination du territoire (réceptrice) mais également à partir des éléments composants l'espace (émettrice).

Si pour certains chercheur, le service transport et l'étendu de l'infrastructure au sein d'un territoire matérialise la relation intime entre ce dernier et la logistique², il n'en n'est pas de même pour d'autre, pour qui la relation entre logistique et territoire est très complexe, et n'est pas le seul fait de localisation géographique d'infrastructure ou d'activités de transport. *Si la production de biens matériels est la somme de trois composantes, la fabrication, le stockage et le transport, c'est leur interaction qu'il faudrait saisir pour comprendre la localisation des activités, le fonctionnement spatial des circuits de production, les effets du système de transport sur le territoire (M. Savy 1993).*

² Michel SAVY. Logistique et territoire In: Espace géographique. Tome 22 n°3, 1993. pp. 210-218.

Délimiter les frontières entre la logistique et un territoire, n'est pas une tâche facile, dans la mesure où l'imbrication des éléments composants les deux systèmes, à la fois les acteurs et les activités, ne permet pas de distinguer aisément la nature des relations.

La divergence en terme d'objectifs entre acteurs publics et privés sur les questions d'ordre logistique et sur les finalités d'un territoire font que la jonction entre des acteurs à orientations parfois antinomiques, favorise plus cette complexité.

La logistique d'entreprise et la logistique des territoires :

D'origine militaire, la logistique a connu son introduction en entreprise à partir des activités de stockage, de distribution et de mise à disposition. Passer au stade du Management Logistique, elle se positionne comme une activité stratégique et un facteur clé de succès des entreprises d'aujourd'hui.

Pour des raisons de rationalisation des actifs et rentabilité, les entreprises, pour réaliser leurs missions, se concentrent sur leurs métiers de base en externalisant progressivement une partie ou la totalité de la chaîne logistique. Cette orientation a, certes, ses causes et a pour conséquences également la création d'un marché gigantesque de prestations logistiques.

Cette tendance s'est accompagnée par la mise en place d'infrastructures dédiées aux activités logistique, pour ne citer que l'exemple, des routes, autoroutes, zones de traitement, aires de stockage spécialisées, plateformes de tous types, zones industriels à multiples vocation ...

En reprenant les éléments d'explication, plus haut, du territoire, la logistique territoriale peut être comprise comme étant l'étendue correspondant à l'extension des activités logistique. En effet, non prise dans sa dimension étroite (découpage administratif), la logistique territoriale correspond à l'étendue des flux logistiques en provenance et au départ d'un territoire créant par ce fait des formes multiples retraçant les activités de traitement et de mise à disposition des flux (il pourra s'agir de couloirs, de corridors, d'arcs ou d'espaces).

La logistique en tant que facteur d'attractivité participe largement, face aux différentes mutations des politiques industrielles, à créer une certaine polarisation des territoires influençant par ce fait le flux de trafic et le développement tant économique que social du territoire.

La logistique qui est considérée comme la manifestation spatiale de l'organisation des flux, constitue un facteur d'ancrage territorial.

II- Logistique et territoire : Réflexions pour des solutions durables

Suite à une revue de littérature sur le paradigme logistique territorial, un certain nombre de sujets connexes apparaissent et constituent une matière et un terrain fertile de recherche et d'amélioration des conditions de réalisation des objectifs du territoire via le fait logistique ou inversement d'atteinte des objectifs logistique mobilisant les potentialités du territoire.

La logistique coopérative :

Le contexte économique exige l'évolution vers une logique partenariale et coopérative entre la sphère privée et entre la sphère privée et public.

Propositions

1- Développer la coopération entre partenaires logistiques privées pour optimiser les moyens logistiques, les achats ou les politiques commerciales, par le biais de la mutualisation logistique.

- 2- Mettre en place un cadre collaboratif entre les entreprises privées spécialisées dans la logistique et le transport et les acteurs publics, notamment CLUB ou CLUSTER afin d’initier une démarche durable dans le développement des activités logistiques, basée sur une approche de partenariat, de coopération, d’apporter plus de valeur ajoutée et réduire l’effet des activités transport, logistique sur l’environnement. Ce CLUSTER pourra attribuer un label à des acteurs, les qualifiants comme des entreprises logistiques durables (SUSTAINABLE LOGISTIC COMPAGNY) (Label SLC).
- 3- Pour développer la mutualisation des ressources, il est opportun de partager des plateformes uniques entre opérateurs afin de consolider les commandes, ce qui impliquera forcément une optimisation au niveau de la gestion des flux.
- 4- Regrouper les opérations de chargement et de déchargement par l’utilisation des moyens communs de transport afin d’améliorer le taux de remplissage, les retours à vide des camions et baisser les tonnes/km parcourus.
- 5- Planifier et réaliser dans le cadre du partenariat privé-public « 3P » l’investissement au niveau régional. Ce partenariat, permettra de drainer les financements nécessaires et assurer une complémentarité entre l’action publique et privée.

Logistique durable : (Green Logistics)

Pour des raisons liées principalement à l’évolution du contexte (marché, concurrence, conditions (pression) économiques, exigences réglementaires, politiques, sociales...), les acteurs économiques s’investissent de plus en plus dans une démarche durable de leurs opérations logistiques.

Ces pratiques désignées, généralement, sous le terme générique «Green Logistics», consiste à prendre en considération les facteurs environnementaux et sociaux lors de l’exécution des activités logistiques (réduction de l’empreinte carbone des produits et services consommés, rôle des plateformes et hubs logistiques, mutualisation et développement du transport multimodal, choix de moyens de transport et de logistique peu polluants, développement des infrastructures et des installations logistiques efficaces en matière environnementale, formation à l’éco-conduite, limitation des emballages et l’augmentation du taux de recyclabilité des produits ou encore l’amélioration de la logistique au sein du territoire).

Propositions

- 6- Développer une infrastructure (plateforme) efficace en matière environnementale (usage de matériaux de construction durable, chauffage, éclairage, climatisation utilisant l’énergie solaire, certification de plateforme).
- 7- Créer et accorder un label de PLATEFORME DURABLE aux entreprises qui répondent aux normes internationales en matière de préservation des espaces et des éco systèmes.
- 8- Mettre en place des lignes ferroviaires entre les différentes plateformes (aéroportuaires, portuaires zones d’activités industrielles) afin de favoriser une gestion de flux propre (flux de personnes et de marchandises).
- 9- Stimuler l’investissement écologique en matière de transport et de logistique à travers un régime fiscal particulier.
- 10- Mettre en œuvre une démarche écologique industrielle comme outil d’intelligence économique territoriale pour le développement durable des zones ou des villes industrielles.
- 11- Développer l’inter modalité en matière de transport et utiliser des modes de transport propre (tel que le transport ferroviaire ou les modes combinés : le ferroutage).

Mobilité urbaine durable :

La logistique urbaine est un véritable chantier et regorge de véritables gisements de compétitivité.

La mise en place d'une démarche durable en matière de gestion de flux est une nécessité plus qu'urgente pour désengorger le périmètre urbain, permettre l'accessibilité et optimiser la mobilité.

Les différents enjeux sont d'ordre urbanistique, environnemental, et économique :

- Améliorer le partage de l'espace urbain et décongestionner la ville vue que le transport de marchandises participe à la congestion urbaine avec une forte occupation de l'infrastructure.
- Réduire les émissions de gaz polluants et les nuisances sonores en ville générées par le transport de marchandises en ville.
- Réduire les coûts liés au dernier kilomètre car la livraison en ville représente un coût considérable qui impacte la compétitivité des entreprises et l'attractivité de la ville.

Propositions

12- Organiser une circulation des marchandises en ville visant à professionnaliser des pratiques logistiques durables.

13- La régulation des flux de circulation des véhicules de transport de marchandises par rapport à des axes bien définis et sur des créneaux horaires bien spécifiques.

14- Aménager au sein de la ville et par rapport à certaines zones de distribution urbaine, des espaces spécifiques pour le stationnement et la livraison.

15- Créer des centres spécialisés de groupement des transporteurs de marchandises en dehors de l'espace urbains.

16- Assurer la proximité et la facilité d'accès vers le centre-ville pour les plateformes de distribution consommation de manière à ne pas compromettre l'organisation des flux au sein de la ville.

17- Symboliser l'engagement des territoires (exemple : ville) en tant que territoire durable à travers la commémoration d'une journée annuel de la VILLE PROPRE. C'est-à-dire une journée où l'on circulera via un moyen de transport propre.

La logistique territoriale :

Les activités logistiques jouent un rôle primordial dans l'amélioration de l'attractivité territoriale.

Elles sont pourvoyeuses d'emplois et d'activités économiques à valeur ajoutée. La logistique constitue un enjeu pour la compétitivité et l'aménagement des territoires.

Plus concrètement, les territoires ont des problèmes communs relatifs au fait logistique même si elles ne sont pas égales face à ce fait. Il y'a de multiples disparités entre les territoires. Certains territoires disposent d'atouts toutefois, d'autres regorgent plus d'handicaps que de leviers d'attractivité (manque d'infrastructure, reliefs montagneux, densité faible de la population...).

Au niveau territorial, la logistique apparaît comme la résultante d'interactions complexes entre des acteurs divers, notamment ceux de l'aménagement du territoire (la logique publique) et ceux de la production logistique (la logique privée).

Le territoire, de son côté, est à la fois une ressource et un réceptacle pour la logistique, et son rôle et les bénéfices qu'il retire de la logistique varient selon que cette dernière est endogène ou exogène.

La logistique endogène est liée à l'activité de production (industrielle ou agricole) et de consommation du territoire considéré. Elle constitue un outil de développement au service de

l'économie locale. La logistique exogène est liée à des besoins logistiques extérieurs au territoire considéré : les flux (captés ou distribués) proviennent et sont à destination de sites éloignés du territoire considéré. C'est une logistique nationale, européenne voire intercontinentale.

Propositions

18- Mettre en place des indicateurs territoriaux intégrant le fait logistique.

19- Exploiter les ressources d'optimisation logistique au niveau de la ville et de la région, notamment :

- L'amélioration des compétences et du savoir-faire des acteurs logistiques des territoires ;
- L'amélioration de l'accès des PME aux bonnes méthodes, pratiques et techniques logistiques ;
- Développement des approches logistiques intégrées de type supply chain ;
- Le développement des coopérations à tous les niveaux pour optimiser les moyens logistiques.

20- Diversifier les portes d'accès (terrestres, maritimes ou aériens) au territoire du fait que le chef-lieu d'une région (à titre d'exemple) ne pourra pas à lui seul absorber la croissance des échanges extraterritoriaux.

21- Assurer un équilibre en matière d'implantation logistique et industrielle et mettre en place une organisation spatiale permettant de réduire les coûts logistiques et la massification des flux.

22- Mettre en place des activités industrielles et logistiques à forte valeur ajoutée permettant également le transfert de savoirs faire.

Gouvernance logistique :

La question de la gouvernance logistique territoriale relève de l'articulation des deux familles d'acteurs (privée et public) et de leurs interfaces.

Cette gouvernance doit répondre à la nécessité d'une logique renouvelée du développement économique et d'une meilleure efficacité des activités de flux sur le territoire.

Parmi celles-ci, on peut relever des thèmes répondant plutôt aux préoccupations des entreprises, pour lesquels les collectivités peuvent jouer un rôle actif : massification des flux, mutualisation des opérations, relations interentreprises, développement du tissu relationnel économique local (Systèmes Productifs Locaux, Pôles de compétitivité, clubs logistiques...), aide à l'export, externalisation logistique... Mais on relève également des thèmes préoccupant plutôt les collectivités : recherche collective, formation, accueil et localisation des activités logistiques (aménagement, urbanisme), développement durable, transport multimodal (services et infrastructures), observation économique, structures partenariales à l'échelle des territoires.

Propositions

23- Décliner les objectifs de la stratégie nationale en matière de compétitivité logistique au niveau du territoire et les concrétiser par un contrat programme tripartite entre ville, région et Etat (augmenter la valeur ajoutée induite par la réduction des coûts logistiques, réduction des émissions CO2, décongestion des axes de circulation de la ville).

24- Mettre en place en matière de gouvernance territoriale un conseil ou un groupement d'acteurs (privés, publics et ONG, centre de recherche ou observatoire) spécialisés en transport et logistique (notamment au sein des conseils régionaux et communaux).

25- Renforcer la communication institutionnelle en matière de zone d'activité afin de renforcer l'attractivité du territoire.

Ville intelligente :

La ville intelligente est une ville mieux gérée grâce aux NTIC. Toutefois, l'utilisation des technologies doivent être déployées dans le cadre d'une vision globale pour la ville répondant aux besoins des citoyens sur le long terme.

Les technologies devront être associées à des choix judicieux en matière de gouvernance basée sur l'utilisation d'un ensemble d'information recueillies en relation avec la gestion des flux du transport dans la mesure où ces TIC jouent un rôle déterminent dans l'optimisation des flux au quotidien.

Plusieurs propositions peuvent être proposées, notamment par rapport à la nature des informations à recueillir, les outils de collecte d'information, le traitement et l'analyse de ces informations.

Propositions

26- Mettre en place un système de transport intelligent au sein de la ville sous forme d'outils qui permettent d'adopter des bonnes pratiques de logistique urbaine et de réduire les temps de parcours et de retard, d'améliorer la sécurité routière en milieu urbain et d'accompagner la mise en place de mesures de régulation du transport en ville.

A titre d'exemple : panneaux à messages variables, caméra ou radars de comptage de flux, bornes escamotables, feux de signalisation régulés automatiquement en fonction du flux de circulation, application web permettant de gérer une relation et un interface et l'implication du citoyen dans la gestion de la chose publique, notamment en matière de transport et de régulation des flux.

27- Mettre en place un système d'information géographique intégré : la diffusion et la transmission des informations est indispensable pour développer une plateforme régionale intégré.

28- Développer un système intelligent de recueil de données permettant de mettre en place des solutions efficace et en temps réel au niveau de gestion et de régulation des flux du transport

A titre d'exemple : doter les taxis ou les bus des détecteurs pour transmettre des informations sur la nature des flux, évaluer à l'aide de système intelligent le flux de transport au niveau de la ville, traitement des big data pour la prise de décision, surveillance de la vitesse de circulation via des panneaux électroniques et exploitation des données pour le suivi de la variation des vitesses et mettre en place des plans d'action.

Bibliographie de référence :

- Agence Marocaine du Développement de la Logistique (AMDL). Document publié à l'occasion de l'organisation par le Maroc de la COP 22 – 2016. Moroccan Green Logistics.
- Agence Marocaine du développement de la Logistique (AMDL). La stratégie logistique au Maroc. Bilan et perspectives de développement. Juin 2016.
- Agence Marocaine du développement de la Logistique (AMDL). Rapport d'activité 2014.
- Agence Marocaine du développement de la Logistique (AMDL). Charte marocaine en faveur de la logistique verte. Novembre 2016.
- Focus sur la logistique et le territoire. Centre d'étude technique de l'équipement de l'ouest. France. Juillet 2012.
- Jean-Benoît Zimmermann Lavoisier. Le territoire dans l'analyse économique. Proximité géographique et proximité organisée. « Revue française de gestion » 2008/4 n° 184. Pages 105 à 118. CAIRN.info
- Michel Savy. La logistique en France. État des lieux et pistes de progrès. Conférence nationale sur la logistique. Rapport établi avec le concours du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, du ministère de l'Économie, de l'Industrie et du Numérique, et de la Commission nationale des services. Mars 2015.
- Ministère de l'habitat, de l'urbanisme et de l'aménagement de l'espace direction de l'aménagement du territoire. Etude sur la faisabilité de mise en place de plates-formes logistiques multimodales de fret. Rapport final. 30 Septembre 2008.
- PREDIT. Cinq scénarios pour le fret et la logistique en 2040. Samarcande Etudes et Conseil.
- PIL'ES (Pôle d'intelligence Logistique Europe du Sud). Manuel des bonnes pratiques de la logistique durable. Edition 2014. CCI Nord Isère.
- PIPAME. Le pôle interministériel de prospective et d'anticipation des mutations économiques. La logistique en France : indicateurs territoriaux. Septembre 2009.
- Région urbaine de Lyon. La logistique à la rencontre des territoires. Préparation de la révision du schéma de cohérence. Juin 2012-mars 2013.
- Sophie MASSON. Attractivité territoriale, infrastructures logistiques et développement durable. Université Perpignan Via Domitia, Université Montpellier III. Romain PETIOT. Centre d'analyse de l'efficacité et de la performance en économie et management Université Perpignan Via Domitia. les Cahiers Scientifiques du Transport N° 61/2012
- Seraphin KAPROS. L'espace logistique. Organisation logistique et organisation du territoire, le cas du nord pas de calais, in HAL. Submitted on 25 Oct 2010
<https://pastel.archives-ouvertes.fr/tel-00529460>