

La logistique urbaine et le problème de transport de marchandises dans les grandes villes : Cas de la ville de Casablanca (Maroc)

Ahmed Charif¹, Morad LEMTAOUI²

Doctorant en Sciences de gestion, Ecole Nationale de Commerce et de Gestion, (ENCG) Settat, Maroc¹
Professeur d'enseignement Supérieur, Ecole Nationale de Commerce et de Gestion, (ENCG) Settat Maroc²

¹ahmed.charif5@gmail.com

²lemtaouimorad@yahoo.fr

Abstract— The globalization of trade, changes in consumption patterns and the growth of the world population and more specifically in cities, have made urban logistics a challenge in the management of the logistics chain. The professionals and the authorities concerned have finally understood that the management of the flow of goods in the cities of the distributor merchant to the end customer via the means of transport used and the parking lanes really pose a problem for all stakeholders. of the logistics chain. This is a real debate currently in the center of the interests of professionals: Producers, distributors, transporters and logisticians, not to mention local communities and residents. The question is to bring together around the same problem different actors with disparate interests: A customer wants to receive the product in better conditions, A seller in a hurry by competition wants to deliver his customer in record time and the local authorities responsible for the development of the urban space.

The objective of this article is to deal with the issue of urban logistics and the problem of transporting goods in large cities in Morocco and more particularly in the largest city in Morocco: The city of Casablanca.

The article will first deal with a literature review: definitions, basic concepts, stakeholders and actors in urban logistics. In the second part of the work, we will present the results of an empirical study carried out in the city of Casablanca to compare reality and theory.

Keywords : Urban logistics, Urban flow, Last mile, Urban space, City freight transport.

INTRODUCTION

Le transport de marchandises en ville (la logistique urbaine) représente aujourd'hui un enjeu majeur et central dans la gestion de la chaîne logistique et les sociétés urbaines. Le passage de la vie plus traditionnelle à une vie moderne impacté par les nouvelles technologies de communication qu'ont aussi

influencer notre quotidien et notre façon de vivre. Dans une société explosée démographiquement ou la notion de temps prend plus d'ampleur, l'individu trouve sa journée répartie sur plusieurs tâches à effectuer chaque jour, chose parfois ou dans la plupart du temps est une mission impossible, se déplacer entre le travail et faire les courses de chaque jour devient pour les citoyens un fardeau à gérer qui consomme du temps et de l'Énergie. Le changement de notre mode de vie, le développement du commerce, les habitudes de chaque jours et l'explosion des livraisons, des habitudes qu'ont contribué au développement des centres logistiques dans la périphérie de nos agglomérations. C'est dans ce sens la logistique urbaine est essentielle, elle est au service de la société et au bon fonctionnement de la dynamisme économique des villes.

La croissance de la population et l'explosion démographique dans les villes a instauré une augmentation des échanges de marchandises dans le périmètre urbain. Elle englobe en effet l'ensemble des flux liés au transport de marchandises en ville et provoque une diversité de problématiques qui en font de lui aujourd'hui un sujet incontournable pour la puissance publique. Le transport de marchandises en ville ou La logistique urbaine (TMV) a été défini par le Laboratoire d'économie des transports (LET, France) comme « l'ensemble des déplacements dont l'usage est motivé par un déplacement de biens ou de matériaux en ville » (LET, 2001). En plus la logistique urbaine englobe également les déplacements des individus pour leurs achats et les flux de gestion urbaine (ex. déchets, travaux publics...). Elle est devenue indispensable à toute activité en milieu urbain.

Le développement forcé de l'espace urbain pour plusieurs raisons, exode rural, développement démographique l'extension des villes, le mouvement d'urbanisme, le changement dans les méthodes de gestion de l'espace urbain et les profonds changements de nos modes de consommation tous sont des facteurs provoquant de penser à des nouvelles solutions pour rendre le déplacement des personnes et le transport de marchandises plus facile et accessible à tout le monde, la solution est claire mais le nombre des intervenants rend l'affaire un peu compliqué.

Pour les autorités publiques et les acteurs privés il est urgent de repenser à l'organisation de et à l'optimisation des flux de marchandises en ville pour permettre d'en limiter les problèmes de nuisances, de déplacement, de parking... dans la ville pour une meilleure cohabitation avec le transport de personnes.

La logistique urbaine à ce niveau est la solution qui peut contribuer à réduire les nuisances, les problèmes liés au transport de marchandises et des personnes dans la ville en organisant la vie collective au sein de l'espace urbain de nombreuses agglomérations et métropoles d'une part. D'autre part l'orientation actuelle des autorités publiques et privés dans un premier temps vers des activités écologiques et durable a provoqué les autorités publiques à penser à un cadre d'organisation relatif à la gestion de l'espace urbain et la prise en compte de la problématique de la logistique urbaine dans toutes politiques d'urbanisation futur des collectivités locales.

Récemment, et pour accompagner les changements dans le domaine de l'urbanisme la Métropole Casablancaise s'inscrit, volontairement pour accompagner le développement et les changements au niveau des métropoles internationales dans une stratégie nationale axée sur certains nombres de principes, en adoptant un programme pour une logistique urbaine durable, qui a été signé devant Sa majesté le Roi Mohammed VI.

Un programme de 2016-2021 d'un budget de 700 millions de DH couvre six villes marocaines. Il concerne un ensemble de projets liés notamment à l'organisation de la circulation et du stationnement des véhicules de transport de marchandises en ville, à la structuration des acteurs de la logistique urbaine et à l'optimisation de l'offre en infrastructures de logistique urbaine. Et, en toute logique, c'est à Casablanca que l'AMDL (Agence Marocaine de Développement de la Logistique) a choisi d'actionner ce plan en collaboration avec les autorités urbaines de la métropole.

Aujourd'hui la Métropole est fortement concernée par l'enjeu d'amélioration de la qualité de vie et la circulation des personnes et des marchandises. Il est donc urgent d'agir et de trouver des solutions pour réduire les problèmes de transport, de déplacement, de stationnement et de la pollution tant sur le plan sanitaire qu'environnemental.

Pour cela, nous allons nous demander dans cette communication : en quoi la logistique urbaine constitue-t-elle pour la collectivité un levier d'action important pour agir sur la qualité de vie, pour éviter les problèmes de transport de marchandises et des personnes dans la ville ? Et ce à travers une étude réalisée dans la ville de Casablanca.

La première partie de cette communication permettra de définir la logistique urbaine de manière globale en abordant ses composantes, ses acteurs, ses enjeux et son cadre réglementaire. La deuxième partie aura pour objectif de présenter les résultats de l'étude réalisée au sein de la métropole Casablancaise.

Voulant participer aux recherches sur la problématique de la logistique urbaine dans le Maroc et plus précisément dans la plus grande ville au Maroc : Casablanca, nous avons effectué une étude sur le sujet auprès des professionnels et des autres intervenants concernés par la

problématique de la logistique urbaine (Distributeurs, transporteurs, commerçants, les usagers, et les institutionnels), pour pouvoir bien cerner la problématique.

Pour répondre à notre problématique, nous ferons notre recherche dans une posture épistémologique constructiviste de manière à obtenir une réalité subjective en fonction des acteurs que nous allons interroger par notre questionnaire.

Notre objectif était dès le début d'obtenir une réalité co-construite avec les acteurs du secteur et dans un stade plus avancé les responsables de la chaîne logistique. Pour mener à bien notre recherche, nous utiliserons la méthode abductive. Pour bien mener la suite de notre travail, un état de l'art sur la reverse la logistique est nécessaire

I-Etat de l'Art: La logistique urbaine: Definition, L'évolution, et les acteurs

Ces dernières années nous assistons à une prise de conscience des Etats, des médias, des entreprises, des chercheurs et des consommateurs de la problématique de la logistique urbaine, de TMV et de l'importance du secteur de la logistique dans une économie.

Le problème de TMV et la congestion des routes dans les villes a poussé les acteurs de la logistique privée et publics à penser plus que jamais à trouver ensemble des solutions pour le bien-être de tous.

1- Définition de la logistique urbaine

Le terme de logistique urbaine peut se définir comme « l'art d'acheminer dans les meilleures conditions les flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville » (Patier, 2002). Il. En effet l'OCDE (Organisation de Coopération et de Développement Économiques, 2003) a défini le transport de marchandises en ville comme : « la livraison de biens de consommation (non seulement au détail mais également par d'autres secteurs comme le secteur manufacturier) en ville et en banlieue, y compris le flux inverse de biens usagés sous forme de déchets propres » ou (DABLANC L., 1997), « L'organisation, par ou pour des professionnels, du déplacement des produits dans un territoire urbain ».

Autrement dit la logistique urbaine c'est l'usage des pratiques de la logistique traditionnelle pour une gestion efficace des flux de marchandises et de personnes dans la ville, les agglomérations et même la périphérie. La différence entre la logistique urbaine et la logistique traditionnelle réside dans le fait que la logistique urbaine s'intéresse à la qualité du territoire, infrastructure de logistique et réseau de transport. Cette transition de la logistique traditionnelle à la logistique urbaine à passer par des étapes d'évolution.

2-La récente transition du TMV : de la construction des infrastructures à la gestion durable de la ville

Si la question de l'aménagement des territoires se focalisait sur l'équilibre entre les régions, ce n'est que dans les années 90, que l'aménagement local est apparu comme stratégique en ce qui concerne les marchandises. (Jean-Louis Routhier, 2017).

a- L'ère de la construction : (1945-1975)

La croissance économique observée lors des trente glorieuses a été accompagnée d'une vague de travaux de construction importante pour accompagner l'incontestable développement du parc automobile en France. Le déplacement des individus se présentait alors comme un besoin qui s'ajoutait aux autres besoins permettant la maximisation de la satisfaction des individus (Jean-Louis Routhier, 2002). Dans ce sens les autorités publiques et les collectivités locales lançaient la construction des infrastructures routiers, en particulier les autoroutes. L'usage massif des voitures et la mobilité des individus et leurs accès aux marchés et se procuraient des biens et services nécessaires à leurs quotidiens passe essentiellement par la route.

Dans ce contexte la production scientifique, des spécialistes, des auteurs spécialisés et autres intéressés par cette problématique (le transport de marchandises dans les villes) contribuent par leurs écrits sur l'adéquation entre l'aménagement des espaces urbains et le problème de transport de marchandise et le déplacement des individus pour faire leurs achalandages. En effet on a commencé à lire et fait entendre d'une nouvelle terminologie sur le déplacement des individus au sein des centre villes et les besoins qu'il engendre, on parle de parking pour voiture, des moyens de transports en commun, des espaces pour les piétons. Etc. De l'autre coté les autorités publiques doivent bien gérées les espaces publics en faisant des élargissements des voiries, dépavage des rues, création de voies, c'est le temps pour une infrastructure qui réponde aux besoins des usagers et en même temps preuve la bonne gestion de la chose publique.

b- L'ère de la gestion du trafic (1975-1990).

Dans cette étape de développement de la logistique urbaine, plusieurs facteurs vont apparaître simultanément et qu'il faut les gérer en même temps. D'abord il faut une infrastructure de qualité pour répondre à une demande pressente provoquer par l'épanouissement de la société dont on remarque les premiers signes de la bourgeoisie : usage massif de la voiture d'une part. D'autre part l'apparition des grandes surfaces au détriment du commerce de proximité. Nous sommes en face de nouveaux besoins qui se créent (Quak, 2011).

Une première constatation, la demande de foncier flambe, les terrains qui entours le centre de la ville et qui sont

occupé par des activités industrielles ou artisanales qui seront par la suite amenées à se délocaliser vers la périphérie pour céder leurs places au développement de l'urbanisme (Jean-Louis Routhier, 2002). L'usage de la voiture pour le but de déplacement avait deux conséquences ; dans un premier temps il a permis aux industrielles nouvellement installées à la périphérie de se déplacer facilement et rejoindre leurs postes de travail à la périphérie au même titre aux ménages qu'ont choisi de s'installer dans loin de centre de la ville dans les zones résidentielles. Dans un deuxième temps l'usage massif de la voiture donnera un nouveau visage à la ville, le développement du parc automobile génère une gestion rigoureuse de l'espace urbain tel que les parkings pour automobile et les espaces de loisirs.

Les enjeux de la circulation urbaine donnent alors naissance à des outils d'optimisation : les modèles de trafic à quatre étapes (génération du trafic, distribution des flux de personnes zone à zone, répartition modale entre marche à pied, transports collectifs et voiture particulière.

et enfin affectation du trafic sur le réseau de voirie) (Jean-Louis Routhier, 2002). Coté positive de cette mutation la recherche scientifique en relation avec la logistique urbaine s'est beaucoup développée en s'intéressant au déplacement des personnes et de marchandises. C'est la phase de mutation de la logistique par excellence on commence à parlé gestion de stock, gestion des couts, juste à temps etc.

c- Vers la maîtrise du développement urbain (1990-2001)

Cette période peut être considéré comme la phase de maturité de la logistique urbaine. Le transport des particuliers ou leurs déplacement en utilisant leurs voitures personnelles a soulevé d'autre problème liés à l'espace urbain : la congestion et l'embouteillage dans les heures de pointe observé souvent dans le centre de la ville et les points d'intérêt général on l'observe par tout dans la ville et plus pressent dans les routes et les voies qui mènent au centre de la ville et les agglomérations professionnels et résidentiels, « Cette congestion menace la bonne marche de l'économie, un incident ou un accident pouvant provoquer des retards importants pour des milliers de personnes » (Jean-Louis Routhier, 2002). Le problème de transport prend des ampleurs sérieuses les heures de ponte s'étalent sur des plages horaires plus larges qu'avant et à une heure tard du soir.

La contribution des chercheurs a montré que ces problèmes de congestion ne peuvent plus être résolus uniquement par l'infrastructures dans un contexte d'échange sans cesse, sans oublier les effets de l'infrastructure sur l'environnement allant de déforestation jusqu'au problème de la pollution. « Il s'agit alors de gérer la ville "au mieux" sur un espace limité, dans un souci de maîtrise des nuisances produites par les activités de transport, tout en permettant le

développement d'une activité économique en harmonie avec les multiples usages de la ville » (Jean-Louis Routhier, 2002).

2- Les Acteurs de la logistique urbaine

La difficulté du transport de marchandises en ville réside dans le nombre des parties prenantes et leurs comportements disparates selon l'objectif de tout un chacun. Pour converger entre leurs intérêts économiques, sociétaux et environnementaux un équilibre est à trouver entre action publique et privée.

On distingue les acteurs de la sphère économique de ceux la sphère urbaine. (CERTU-ADÈME, 1998).

a- La sphère économique : regroupe un ensemble des acteurs cherchant à maximiser le bien être individuel (Objectif de rentabilité).

b- La sphère urbaine : regroupe un eensemble des acteurs cherchant à maximiser le bien-être collectif (Logique collectif / publique).

Sphère économique
<ul style="list-style-type: none"> Chargeurs La notion de chargeur est souvent associée à celle du détenteur de fret, aussi connu sous le nom de 'fournisseur'. Ces acteurs génèrent donc du transport, en émission comme en réception. Le chargeur est défini comme l'acteur qui est soit à l'origine soit à la destination du transport. Les chargeurs peuvent se distinguer en deux types : les expéditeurs et les destinataires. Étant donné que la ville est un espace contraint en ce qui concerne les livraisons du dernier maillon de la chaîne (le consommateur), ces acteurs deviennent exigeants en termes de fiabilité des transports. Ils peuvent être eux-mêmes chargeurs, producteurs ou encore distributeurs et ils peuvent recourir à différentes formes de transport. On distingue les deux types ; soit le transport pour compte propre, soit le transport pour compte d'autrui. Prestataires de services Professionnels du transport et/ou de la logistique, ils participent aux échanges et à la circulation des biens et services pour le compte d'un donneur d'ordre. Ces acteurs sont directement impliqués, à des niveaux de responsabilité différents, dans la gestion opérationnelle des flux à destination et/ou au départ des agglomérations. Ils ont pour mission principale l'organisation des flux de manière à optimiser les moyens mis à disposition pour assurer au donneur d'ordre une meilleure qualité de service au plus bas prix possible.
Sphère urbaine
<ul style="list-style-type: none"> Usagers de l'espace public Ce sont les usagers des systèmes de transport urbain, habitant et travaillant dans le secteur urbain de manière

permanente ou temporaire. Ils s'organisent en associations plus au moins puissantes constituant des groupes de pression auprès des élus. Leurs préoccupations sont d'ordre économique, environnemental et fonctionnel. L'acceptabilité des activités logistiques urbaines passe par la prise en compte de l'opinion des usagers de l'agglomération dans la gestion de la ville.

• Institutionnels

Cette catégorie regroupe les services techniques, les responsables politiques, etc. Elle a pour mission le pilotage des comportements des consommateurs de l'espace urbain par l'instauration de règles qui cadrent les pratiques de déplacement. D'autres services complètent la catégorie des institutionnels : police (par les contrôles pratiques), services d'urbanisme (intervention directe sur les conditions d'exploitation), organisations de développement (accompagnement des dynamiques des chargeurs).

Source : M. RAJA, G. IBNOULKATIB, Européen Scientific Journal January 2019 (Revue de Littérature)

II- La Logistique urbaine au Maroc

1- La stratégie nationale de la logistique,

a- Les objectifs de la stratégie

La Stratégie nationale pour le développement de la compétitivité logistique au Maroc vise à donner un nouveau souffle au secteur de la logistique dans le pays et apporter des solutions adéquates au problème de gestion des flux de marchandises et à répondre aux besoins logistiques des différentes stratégies sectorielles lancées ou en cours de mise en œuvre au niveau national (Ministère de l'équipement et de transport, contrat programme, 2010-2015). Le tableau ci-dessous résume les principaux objectifs de cette stratégie.

O B J C T I F S	Réduction des couts logistique	La baisse du poids du cout de la logistique /PIB de 20% à 15%
	Accélération de la croissance du PIB	L'augmentation de la valeur ajoutée par la baisse des couts logistique
	Contribution du secteur logistique au développement durable du pays	La réduction des nuisances (Réduction des émissions des CO2, congestion des routes dans la ville...)

Source : Elaborer par l'auteur

b- Les axes de la stratégie

Pour atteindre les objectifs de la stratégie nationale pour le développement de la logistique au Maroc, le ministère en charge a fixé les axes suivants (BENHAYOUN, 2014).

- Développement et mise en œuvre d'un réseau national intégré de Zones Logistiques Multi-Flux (ZLMF),
- Optimisation et massification des flux de marchandises,
- Mise à niveau et incitation à l'émergence d'acteurs logistiques intégrés et performants,
- Développement des compétences à travers un plan national de formation dans les métiers de la logistique.
- Mise en place d'un cadre de gouvernance du secteur et de mesures de régulation adaptées.

2-Présentation de la ville de Casablanca

La ville de Casablanca (ou Ville Blanche) est la plus grande ville du Maroc, elle est la Capitale économique, située sur la côte Atlantique à environ 80 km au sud de la capitale administrative du pays, Rabat. Avec plus de 3 millions d'habitants, Casablanca est l'une des cinq plus grandes villes d'Afrique et la plus grande ville du Maghreb Arab.

Chiffres clés relatifs à Casablanca

	Casablanca	% National
Superficie	1157 KM ²	0,3%
Population (2014)	4,3 millions	13%
Population active	1 ,6 millions	13%
PIB : milliard DH	159	20%
Nombre de points de vente (2011)	231 000	29%
Zones industrielles	3 zones	-
Gares Ferroviaires	4 gares	-
Ligne Tramway	2 lignes (70 stations)	-

Ligne de bus	70 lignes	-
Ports	1 port (256 hectares)	35% du trafic
Consommation	-	25%

Source : Données socio-économique de la région de Casablanca – Settat (2018).

2- La place de la logistique dans la ville de Casablanca

Dans le cadre de la stratégie nationale de la logistique qui vise la diversification des activités économiques créatrices de valeur et rendre la région comme un levier de développement économique, les autorités publiques Marocaines ont lancé les de la stratégie logistique et les zones concernées dont le Grand Casablanca est concernée par les flux de distribution (produits industriels et de grande consommation), d'agro-commercialisation, de céréales, de matériaux de construction et de conteneurs.

Le plan d'aménagement du territoire existant tout en optimisant la localisation des plateformes par rapport aux flux logistiques traités, l'allocation foncière et le projet de schéma logistique actualisé de la région prévoient le développement, à l'horizon 2030, de zones logistiques, structurées autour des deux corridors logistiques principaux :

- **Mohammedia-Port de Casablanca-Jorf Lasfar**
- **Et Mohammedia - Aéroport Mohammed V – Settat.**

En plus du pôle de Benslimane spécialisé dans les matériaux de construction l'Etat a mobilisé un budget d'un milliard de DH d'investissement, avec un objectif de création de 3000 emplois et 1000 TPE (petites entreprises).

3- Logistique urbaine à Casablanca

Toujours dans le cadre de la valorisation de la stratégie logistique nationale qui vise l'amélioration de la compétitivité de la logistique des flux de distribution interne, l'agence Marocaine de développement de de Logistique a consacré une grande partie d'une étude réalisée dans ce sens à la ville de Casablanca pour la mise à niveau et la restructuration de la logistique urbaine dans cette ville. En effet, de par sa taille et sa place dans l'économie marocaine comme capitale économique, Casablanca est depuis longtemps considérée comme le centre commercial du Maroc, de ce fait le transport de marchandises dans la ville représente des enjeux importants en matière de logistique urbaine comme montre les statistiques ci-dessous (Source : AMDL : Agence Marocaine de Développement de la Logistique).

- Casablanca est le centre commercial du Maroc, et une concentration logistique nationale : plus de 50% de tous les grands agrégats liés au trafic de marchandises au Maroc, voire plus de 75% du trafic de conteneurs ;

- 30% des points de vente du Maroc sont sur Casablanca ;
- Elle monopolise 20% de la surface commerciale totale,
- Le plus grand port national en matière des flux en matière import-export situé à Casablanca,
- 20% du volume de transport de marchandises au niveau national est concentré à Casablanca,
- Les trajets de livraison à l'intérieur de la ville au Maroc sont à Casablanca,
- Le coût du dernier Km à Casablanca peut atteindre 17% du Coût global de la marchandise,
- Près de la moitié des livraisons se font par des véhicules légers.

III- Méthodologie de recherche et Epistémologie

Cette communication est la première de notre recherche sur la logistique urbaine, elle vise à présenter les premiers résultats issus des traitements des données recueillies, l'objectif est de caractériser qualitativement et quantitativement (le circuit, les acteurs, les flux, les pratiques et les contraintes logistiques), L'étude est réalisée sur la ville de Casablanca auprès des acteurs de secteur (Questionnaires, Entretien et observations sur place).

Le tableau ci-dessous résume la démarche méthodologique adoptée.

Méthode	Echantillon
Etude qualitative	28 opérateurs et institutionnels du secteur de la logistique urbaine
	40 commerçants
Etude quantitative	48 commerçants
	16 Transporteurs / Distributeurs
	20 feuilles d'observations sur terrain

IV- Résultats et discussions

1- Les filières touchées par l'étude.

Pour que notre étude touche l'ensemble des intervenants dans la chaîne logistique, nous avons veillé à ce qu'elle touche l'ensemble des métiers ayant un lien avec le secteur, nous les citons ci-dessous.

- Vendeurs de Fruits et légumes
- Petits commerçants de Viande
- Petits commerçants de Poisson
- Petits commerçants Produits laitiers
- Petits commerçant Autres produits alimentaires
- Boulangerie pâtisserie
- Restauration
- Distributeur de gazeux
- Matériaux de construction
- Pharmacie

2- L'étude à toucher plusieurs quartiers de la ville.

La caractéristique de Casablanca est une ville Etat comme l'appelle les Casablancais. Les activités économiques sont réparties dans toute la ville à tel point que chaque quartier abrite une activité bien déterminer ce qui fait que la cadence de déplacement dans les quartiers de la ville prend de différents rythmes d'un quartier à un autre. La nature de l'activité exercée dans chaque zone (quartier) influence fortement le déplacement des individus et les véhicules.

- Ain chock (1) : Zone d'habitat
- Maarif (2) : Zone shopping
- Derb Ghelef (3) : Zone de vente des appareils et de technologie
- Derb Omar (4) : Zone de vente en gros,
- Centre-ville (5) : Zone shopping et détente
- Bourgoune (6) : zone d'habitat
- Ain Sebaa (7) : Zone industrielle.

Les zones citées ci-dessus, sont très connus à l'échelle national par leurs activités, plus que ça les zones commerciales sont un centre d'approvisionnement pour les commerçants venant de toutes les villes du Maroc. Nous en citons les plus célèbres à l'échelle national.

• Derb Omar



Source : Google Map.

Situé en plein centre de la ville Casablanca, Derb Omar s'est imposé depuis les années 1920 comme la plus importante centrale d'achat au Maroc. En effet, malgré ses 140 ans d'existence, son mode de fonctionnement traditionaliste et souvent archaïque, il reste un espace économique très animé et mal organisé, l'accès et la sortie à ce site souffre d'une énorme congestion entre commerçants, distributeurs, les détaillants et citoyens, ce qui fait de cet endroit un centre commerciale nationale par excellence comme le montre les données ci-dessous.

Données	Chiffres
---------	----------

Surface du site	500 00 m ²
Nombre de commerçants	3000
Emplois	7000
Surface de la vente	95 000 m ²
Surface de stockage	60 000 m ²
Nombre de logement	3292
Population	8347
Nombre d'activités de service	392
Nombre d'activités industrielles	53
Parc de camions de messagerie	676
Poids de l'impôt	26%

Source : *Données socio-économique de la région de Casablanca – Settat (2018).*

• **Zone d'activité commerciale de Ben M'sick.**

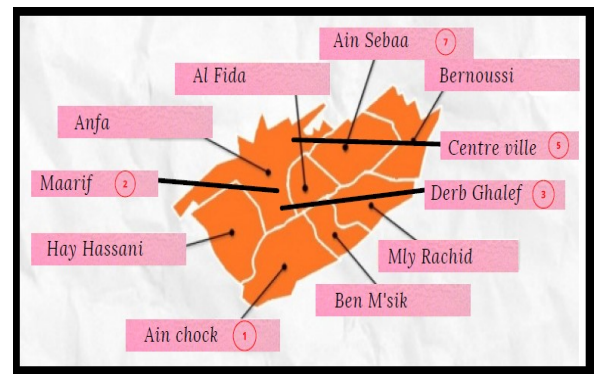
Le projet de la zone d'activité commerciale de Ben M'sick fait partie de la stratégie régionale du développement territorial du Grand Casablanca.

- Situation : Préfecture de Ben M'sick.
- Budget Global 590 MDH.
- Zone Commerciale et Tertiaire (5 ha), comprenant des :
- Espaces de commerces d'enseignes marocaines et internationales ;
- Espaces de loisirs (aires de jeux...);
- Espaces de restauration et de services.
- Zone « Place Publique » (9 ha), intégrant.
- Une grande esplanade urbaine multifonctionnelle ;
- Un espace M'Salah limitrophe à la mosquée existante sur le site ;
- Un marché pour une capacité de 4000 m². ;
- Un aménagement en voirie.
- Maître d'Ouvrage : Commune de Casablanca.

Cette répartition est illustrée dans la carte suivante

3- Le temps entre deux points à Casablanca est très long.

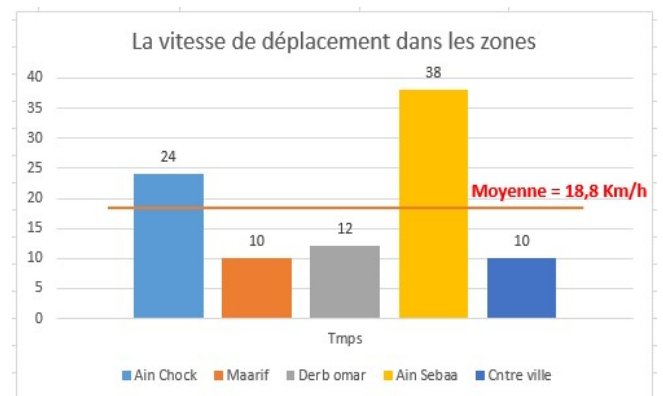
Le déplacement des individus au sein de Casablanca souffre d'une lenteur extrêmement lourde entre deux points. Parfois le déplacement entre deux points très proches prend plus de temps que le mouvement entre deux points assez loin l'un de l'autre, plus grave que ça le déplacement entre deux quartiers à Casablanca peut durer plus de temps que le voyage entre deux villes.



Source : Elaborer par l'auteur

La carte ci-dessus montre les zones qui connaissent une congestion importante. Le déplacement dans ces zones des personnes et des marchandises souffre de plusieurs problèmes (stationnement, Parkings...). Les zones indiquées dans la carte sont des quartiers connus à l'échelle nationale comme des carrefour pour les marchands comme des espaces de de la ventes en gros ce qui fait de ces quartiers une zone d'approvisionnement des détaillants de toutes les régions du Maroc. Les détaillants venant des autres villes arrivent en groupe via des véhicules (souvent des camions) et passent plusieurs jours pour choisir la marchandise avant de se retourner chez eux ce qui provoque une congestion permanente de la zone par le gents et les moyens de transport provoquant ainsi des problèmes stationnement dans la zone et les quartiers voisins.

Nous allons mesurer le temps ou la durée de déplacement entre deux zones, les résultats sont représentés dans la graphique suivant.



Le déplacement à l'intérieur de la ville de Casablanca est un problème majeur pour plusieurs raisons.

La densité de la population diffère d'un quartier à un autre, plusieurs facteurs son déterminant : La position géographique, le niveau de vie, les activités socio-professionnelles dominantes.

Le déplacement des personnes et des marchandises prend plus de temps dans une commerciale que dans une zone industrielle ou une zone d'habitat, s'ajoute à cela le moyen de transport

utilisé, le bus prend plus de temps qu'un petit taxi par exemple.

4- L'étude a permis de faire sortir les caractéristiques suivantes

- Casablanca est un très grand centre commercial au Maroc.
- Casablanca est un centre de congestion.
- Les espaces logistiques à Casablanca sont très limités.
- Casablanca héberge des centres générateurs de flux.
- Une volonté publique de structurer le TMV

5- Les habitudes de consommations, de livraison, et de déplacement chez les casablançais.

- Les Casablançais s'approvisionnent au commerce traditionnel.
- Les Casablançais préfèrent les produits frais.
- Les Casablançais dépensent plus de 50% du revenu pour la consommation.
- Les achats se font souvent le Week end.
- Les casablançais préfèrent les commerces de proximité.
- Les Casablançais aiment se déplacer par voiture.
- Le secteur de Fast Food est en forte croissance à Casablanca.
- La livraison à domicile est la tendance chez les Casablanca dans les heures de pointes.
- Les Casablançais s'approvisionnent au moins deux fois par semaine pour tout ce qu'est produit de première nécessité.
- La durée de livraison dure presque 25 minutes dans la ville.
- Le déplacement à l'intérieur de Casablanca souffre d'un très grand problème de stationnement.
- Le stationnement au centre-ville est sanctionné par une tarification.

6- Perspectives pour le développement de la logistique urbaine à Casablanca.

- Un cadre réglementaire
- Le développement de l'infrastructure
- La bonne gestion de l'existant.
- La rationalisation de l'activité logistique urbaine.
- Préserver le foncier.
- Adopter des pratiques pour optimiser la gestion des flux à l'intérieur de la ville.
- Une démarche participative pour trouver de solutions.

7- Les espaces de stationnement :

- Une mauvaise répartition du nombre d'espaces de stationnement

- Une durée moyenne de stationnement longue (plus de deux heures), lié notamment à un système de tarification constante
- Aucun espace de stationnement pour les deux-roues
- Aucun espace de stationnement ménagé pour les livraisons, à exception des banques et hôtels le stationnement est insuffisant

CONCLUSION

Le plan d'action de 2006-2021 traduisant la vision du royaume pour la structuration de la logistique urbaine couvre six villes marocaines pour un budget d'investissement de 700 millions de DH, il concerne l'ensemble d'activité liées notamment à la structuration et l'organisation de la circulation et du stationnement des véhicules de transport de marchandises en ville, à la structuration des acteurs de la logistique urbaine et à l'optimisation de l'offre en infrastructures de logistique urbaine. Casablanca comme la capitale économique du royaume et la plus grande ville au Maroc à été choisi par l'AMD (L'agence Marocaine de Développement de la logistique) pour être le modèle pour actionner ce programme avec les acteurs du secteur et les autorités de la ville.

Notre étude s'inscrit dans ce sens, comprendre la problématique à l'intérieur de la ville dans un premier temps et puis contribuer modestement par des idées qui peuvent être bénéfiques pour les acteurs et pour le citoyen consommateur pour réussir tous ce chantier d'une importance particulière pour la ville et pour le Maroc.

Si le projet de la stratégie est ambitieux, les défis sont aussi plusieurs et multidimensionnels sachant que le transport urbain ou la logistique urbaine est une problématique qui réunit plusieurs intervenants de visions disparates ce qui impose une concertation entre tous les intervenants : Professionnels, autorités publiques et le consommateur pour bien réussir le challenge qui s'impose.

REFERENCES

- [1] CERTU-ADEME, (1998), « Plan de déplacements Urbains- Prise en compte des marchandises », p. 28-30.
- [2] DABLANC, (1997), « La logistique urbaine, ses prestataires et ses lieux », p. 17
- [3] Données Socio-économique de la région Casablanca-Settat, élaboré par le Centre régional d'investissement de la région. 2018, Page 65.
- [4] Jean-Louis Routhier, Du transport de marchandises en ville à la logistique urbaine : Synthèse et recherche, 2017.
- [5] - LET, (2001), « Mesurer l'impact du transport de marchandise en ville », DRAST ADEME, p104.
- [6] -M. BEN HAYOUN, Une stratégie 2030 pour la logistique urbaine, Publié dans LE MATIN, 13 février 2014.
- [7] M. RAJA, G. IBNOULKATIB, European Scientific Journal January 2019 edition Vol.15La logistique Urbaine: Identification des Concepts Clés (Revue de Literature).
- [8] - Ministère de l'équipement et des transports, Stratégie nationale de développement de la compétitivité
- [9] Logistique, Synthèse de la stratégie et du Contrat-Programme 2010 – 2015,
- [10] OCDE, (2003), « Transports urbains de marchandises, les défis du XXI ème siècle », Les éditions de l'OCDE. p. 20.
- [11] - Patier D., 2002, La logistique dans la ville, Paris, Edition Celse.
- [12] Schéma directeur Groupe SNTL 2015 – 2020 « Région Casablanca – Settat »

