

Régionalisation, attractivité logistique et développement : Cas du Maroc

Regionalization, logistics attractiveness and development: Case of Morocco

LAK-HAL Hamid

Doctorant en Sciences économiques et Gestion

Faculté d'Economie et Gestion

Université Ibn Tofail

Laboratoire des sciences économiques et politiques publiques

Maroc

heem48@hotmail.com

MEFTAH Khalid

Docteur en Sciences de Gestion

Faculté des sciences juridiques économiques et sociales-Agdal

Université Mohammed V

Laboratoire de recherche en Sciences de Gestion

Maroc

khalid.mef@gmail.com

DKHISSI Soufiane

Doctorant en Sciences économiques et Gestion

Ecole nationale de commerce et de Gestion

Université Ibn Tofail

Laboratoire d'Economie et Management des Organisations Maroc

soufiane.dkhissi.1@gmail.com

Date de soumission : 21/10/2022

Date d'acceptation : 25/12/2022

Pour citer cet article :

LAK-HAL H. & al. (2022) « Régionalisation, attractivité logistique et développement : Cas du Maroc », Revue Internationale du chercheur «Volume 3 : Numéro 4 » pp : 589 - 608

Résumé

Aujourd'hui la région se trouve au centre des politiques d'attractivité pour le développement économique de chaque nation et devient ainsi, au Maroc, une véritable thématique de l'action politique. A ce propos, il est judicieux de rappeler que la notion d'attractivité, largement employée dans beaucoup de pays, dont le Maroc, s'est développée parallèlement à celle de la régionalisation et du développement territorial. Ainsi, l'attractivité logistique d'un territoire se mesure par sa capacité à mettre en place des activités logistiques en matière d'infrastructures techniques, mais également de la possibilité de minimiser les coûts, de la possibilité d'élever le niveau des services offerts, de la compétence logistique et du degré d'intégration du système logistique. L'objectif de cet article est de passer en revue l'évolution historique de la régionalisation au Maroc, ensuite d'essayer de formuler une définition du concept de l'attractivité logistique d'une région, et enfin, d'étudier l'impact des infrastructures logistiques susceptibles d'exercer un effet d'attraction sur les opérateurs économiques pour les faire venir s'installer dans cette région.

Mots clés : Régionalisation ; Attractivité territoriale ; Infrastructures logistique ; Attractivité logistique ; Développement.

Abstract

Today, the region is at the center of attractiveness policies for the economic development of each nation. In this regard, it is important to remember that the notion of attractiveness, widely used in many countries, becomes a thematic of the political action in Morocco and it has developed in parallel with regionalization and territorial development.

The logistical attractiveness of a territory is measured by its ability to set up logistical activities in terms of technical infrastructure, but also the possibility of minimizing costs, the possibility of raising the level of services offered, logistics competence and the degree of integration of the logistics system. The aim of this article is to review the historical evolution of regionalization in Morocco, then to try to formulate a definition of the concept of the logistical attractiveness of a region, and finally, to study the impact of logistical infrastructures to exert an effect of attraction on the economic operators to settle in this region.

Keywords : Regionalization; Territorial attractiveness ; Logistics infrastructures ; Logistics attractiveness ; development.

Introduction

Le développement économique régional est la pièce angulaire du développement durable de nombreux pays et un moyen équitable pour la répartition de leurs richesses nationales. Il devient un choix stratégique pour l'avenir de leurs économies nationales. Le Maroc est parmi ces pays qui ont opté pour ce choix, puisqu'il s'engage dans une nouvelle dynamique de réforme institutionnelle pour asseoir un développement intégré de toutes les régions du Royaume, c'est pourquoi la région est présente dans la plupart de ses projets de développement social, économique et administratif.

La plotique d'ouverture du Maroc ainsi que son positionnement géographique se retrouvent au carrefour des échanges internationaux, et font de cette ouverture un facteur de compétitivité que le système productif marocain doit saisir vers la quête d'une place privilégiée en matière du commerce international. (MEFTAH, et al., 2022).

En effet, pour faire des régions des véritables acteurs du développement, de mobilisations des compétences et des capitaux, une bonne gestion régionale paraît indispensable à travers la création des régions capable d'exercer un effet d'attraction, plus ou moins fort, sur les opérateurs économiques en s'appuyant, notamment, sur des moyens, d'infrastructure logistique et des potentialités disponibles. Des régions compétitives aptes à retenir des opérateurs économiques existants et à attirer des nouveaux opérateurs économiques. Ceci, laisse apparaître l'importance du sujet " **Régionalisation, attractivité logistique et développement** "

Les articles, les thèses et les manuels qui traitent le sujet de la régionalisation, de l'attractivité logistique, ou les problèmes du développement ne manquent pas, mais ce qui manque, c'est le souci d'aborder **de front et comme thème principal les relations entre la régionalisation, l'attractivité logistique et le développement**. Jusqu'à présent, le rapprochement de ces trois thèmes a été, semble-t-il, plus occasionnel que systématique.

En ce sens, dans quelle mesure les infrastructures logistiques en tant que facteur d'attractivité pourraient impacter positivement les variables de performance des opérateurs économiques ? D'où l'importance dans le cadre de ce papier intitulé " Régionalisation, attractivité logistique et développement ", d'abord, de passer en revue l'évolution historique de la régionalisation, ensuite d'essayer de formuler une définition du concept attractivité logistique et d'établir le lien entre ces thèmes débouchant ainsi, sur l'élaboration d'un modèle conceptuel mettant en évidence l'impact des infrastructures logistiques en tant que facteur d'attractivité sur les opérateurs économiques d'un pays.

1. Région économique : Acteur décentralisé de développement

1.1. l'organisation régionale du Maroc avant le protectorat

La région, en tant que forme d'organisation des établissements humains et de rapports du pouvoir à l'espace, n'est pas à proprement parler une inconnue de l'histoire marocaine. En effet, le Maroc d'avant le protectorat était doté d'une organisation régionale qui était en rapport avec l'esprit de l'époque, "nos illustres ancêtres avaient, en effet, organisé le Maroc en régions, avec à la tête de chacune, un Khalifat du Sultan"¹. Le nombre des régions à l'époque d'avant le protectorat était cinq : " Il s'agissait de la région de Fès, de Meknès, de Marrakech, de Taroudant et de l'oriental avec Taza ou Oujda comme chef-lieu"²,(El yaagoubi,2001) En ce qui concerne les affaires de la région et les autorités chargées de veiller sur son bon fonctionnement, " on trouvait d'abord le Khalifa du Sultan représentant effectif de celui-ci, ainsi que le Pacha, chargé de gouverner la région sur le plan administratif et militaire" .(Dakka, 2006).

L'organisation administrative des régions avant le protectorat présentait certes un ensemble de défauts, mais elle avait le mérite d'être simple, expéditive, ferme et efficace, surtout en temps de calme.

1.2.L'organisation régionale du Maroc durant le protectorat :

Avec le début de la colonisation en 1912, Les structures administratives marocaines existantes seront transformées par des techniques nouvelles adoptées par le protectorat français qui, en entamant plusieurs réformes et découpages administratifs, allaient changer profondément les structures administratives traditionnelles du Maroc. Celui-ci allait devenir, selon les termes de LYAUTEY" " L'œuvre de la France qui l'a organisé. LYAUTEY ajoutait que le Maroc étant l'œuvre de la France, elle y possède légitimement l'autorité et la souveraineté"²

Ces changements effectués par le protectorat allaient toucher non seulement le niveau central mais aussi le niveau local. " L'administration locale est en mesure de connaître une véritable innovation, qui est notamment celle de l'acte de régionalisation, méconnue jusqu'à la signature du traité du protectorat ". En effet, "la constitution des régions administratives au

¹ Discours royal du 19 octobre 1998 à l'occasion de la cérémonie d'ouverture du VIIème colloque national des collectivités locales, in http://www.mincom.gov.ma/french/generalites/samajeste/discours/1998/colloq_natio7.html

Maroc est l'une des innovations les plus importants du protectorat, elle date des premières années du régime nouveau"⁵

En début de 1912, l'administration coloniale a entrepris le processus de découpage du Maroc en régions civiles et militaires, et ce suivant des stratégies militaires, socio-économiques et politiques. De là on peut dire que " La région mise en place, avait plutôt pour but de constituer un cadre de commandement et de répression" et " ne véhiculait guère les objectifs d'un développement régional".

Suite aux changements effectués par le protectorat français à travers des arrêtés résidentiels, le Maroc a fait l'objet de plusieurs découpages régionaux, qui ont connu plusieurs modifications en 1926, en 1935 et en 1940 afin d'être adaptés aux objectifs de la puissance coloniale (HASSAN HAOUAT, 1994) :

- L'arrêté résidentiel du 11 décembre 1923 qui a été le premier texte organisationnel qui a divisé le pays en :
 - quatre régions civiles : celles de Rabat, de Chaouia, du Gharb et d'Oujda ;
 - Trois contrôles civils : Celui du Mazagan, de Safi et de Mogador
 - Trois régions militaires : Celle de Fès, de Meknès et de Marrakech.
- l'arrêté résidentiel du 26 novembre 1926 a modifié celui du 11 décembre 1923 et a créé :
 - Quatre régions civiles : Rabat, Chaouia, Gharb, et Oujda ;
 - Quatre circonscriptions autonomes de contrôle civil : Jadida, Safi, Essaouira, et Oued Zem.
 - Quatre régions militaires : celle de Taza, de Fès, de Meknès et de Marrakech.
 - **Les institutions régionales pendant la période de protectorat :**

Le protectorat ne s'est pas limité à sa mission de contrôle politique mais " il a tirait du souverain la légitimité de son action de contrôle, en vertu du traité de Fès, qui l'avait chargé de moderniser le pays"¹⁵. Le processus de modernisation se concrétisait dans les nouvelles créations au niveau central (comme les services financiers et les services d'intérêts économiques) et aussi au niveau régional tel que Les conseils administratifs régionaux (C.A.R) et Les comités économiques régionaux (C.E.R) qui ont été créés par l'arrêté résidentiel du 1er juillet 1936. (BENBACHIR, 1969).

- **Les conseils administratifs régionaux (C.A.R) :**

Ces conseils, créés par l'arrêté résidentiel du 1er juillet 1936, ont pour mission de réaliser une coordination et une unité des vues entre les représentants régionaux des diverses administrations de l'Etat, et ils se réunissaient sous l'autorité du chef de leur région et ne constituaient pas des assemblées délibérantes, ils furent supprimés en 1941 parce qu'ils faisaient double emploi avec les comités économiques régionaux.

- **Les comités économiques régionaux (C.E.R)**

Pour harmoniser les organismes régionaux avec la réforme territoriale et administrative d'octobre 1940, L'arrêté du 15 février 1941 a abrogé celui du 1er juillet 1936 et a institué en même temps les comités économiques régionaux consultatifs (C.E.R.C.)

les C.E.R., institués dans le chef-lieu de chaque région, se réunissaient deux fois par an, sous la présidence du Chef de région pour l'étude des travaux régionaux et des questions économiques régionales ainsi que du budget de la région. " Ils se composent des représentants de l'activité économique régionale, des représentants des intérêts généraux, des consommateurs en plus des Présidents des chambres professionnelles" .Cependant, institutions régionaux, formées d'une majorité de représentants français, visant plus les intérêts économiques coloniaux qu'au développement des régions.

1.3.Préludes à la régionalisation au lendemain de l'indépendance

Au lendemain de l'indépendance, le Maroc s'est trouvé devant un héritage très lourd caractérisé par un déséquilibre inter et intra régional, " Juste après son accession à l'indépendance, le 18 novembre 1956, le Maroc a dû subir le poids de l'héritage colonial, se manifestant essentiellement dans l'ampleur des disparités régionales et l'orientation de l'économie nationale vers les activités destinées à l'exportation"

Devant cette situation alarmante, le Maroc s'engagea à entreprendre des mesures urgentes "en créant des structures administratives adaptés à son développement économique, qui pouvait lui permettre d'accéder à une organisation économico- administrative efficace et propulsive"²¹ et en adoptant une politique nationale basée sur la planification comme cadre de travail et méthode d'approches dans le but de lutter contre les inégalités des régions et favoriser un développement économique et social harmonieux.

En effet, le Maroc a pu manifester sa vive volonté de faire de la planification un véritable instrument de travail et une méthode d'approche. Cette volonté s'est concrétisée d'une manière évolutive.

1.4. La régionalisation depuis la création de la région économique au Maroc jusqu' aux années 1980 :

Devant la profondeur des déséquilibres entre les différentes zones du territoire national, le poids des énormes inégalités hérités de la période coloniale et l'incapacité des diverses stratégies de politique de planification basées sur le développement communal et provincial pour réaliser le développement régional, il fallait que l'Etat cherche une autre autorité régionale qui sera une unité et un cadre d'organisation du développement économique et surtout que il s'est vite avéré que " cette politique nécessaire de planification, d'organisation puis de suivi et de contrôle des réalisations, de l'application des décisions, pouvait difficilement se concevoir sans relais nouveau " (Zriouli,1990). Ainsi, l'Etat a ressenti le besoin de la mise en place d'un découpage de l'espace en régions afin de mettre en place cette autorité régionale et c'est ainsi que " le Dahir³ n°1-71-77 du 16 juin 1971 " a donné naissance à l'institution régionale et a une politique de régionalisation concrète.

A la suite de l'apparition du Dahir de 1971 relatif à la régionalisation et en prenant en compte la conception administrative de la région qui a été défini par l'article 2 de même Dahir comme : " Un cadre d'action économique à travers lequel des études seront menées et des programmes réalisés dans la perspective d'un développement aussi bien harmonieux qu'équilibré des différentes régions du royaume ", le pays sera divisé en 7 régions économiques et les prochaines plans de développement économique et social donneront un intérêt à la politique de régionalisation, à savoir : le plan quinquennal 1973 -1977 et le plan triennal 1978 -1980.

Dans les années 1980, le Maroc a connu une période difficile caractérisée par des problèmes économiques et sociaux majeurs suite à la succession de plusieurs années de sécheresse, à la détérioration des termes de l'échange, à la montée en force du protectionnisme et à la hausse des taux d'intérêt , ce qui oblige l'Etat à entamer des réformes ,à prendre des mesures d'austérité , à adopter le programme d'ajustement structurel , à définir une restructuration nouvelle et efficiente du territoire national et à revoir sa politique régionale ,d'autant plus que

³ Dahir n°1-71-77 du 16 juin 1971 portant création des régions ; B.O. n°3060 du 23 juin 1971, p : 685

l'expérience des années 1970 dans ce domaine, basée sur le dahir du 16 juin 1971 , avait vite montre ses limites.

Des lors, les préoccupations régionales du plan quinquennal 1981 – 1985 et le plan d'orientation 1988 – 1992 vont constituer les bases de cette nouvelle politique régionale compte tenu de la modestie des réalisations effectives en matière régionale.

1.5.La consécration de la régionalisation avancée :

Entre les années 2000 et les années 2010, le Maroc a connu d'importantes mutations : la régionalisation, telle qu'elle fut consacrée par la constitution de 1996 et organisée par la loi n° 47-96, et promulguée en date du 2 avril 1997, n'as pas réalisé tous les objectifs qui leur étaient assignés et se trouve en décalage par rapport aux espérances⁴. C'est pourquoi, dès son arrivée au pouvoir l'été 1999, le roi Mohammed VI est venu avec une volonté déclarée d'inscrire la régionalisation au cœur des priorités nationales. (BREMARD1949).

De fait, en 3 janvier 2010, le roi dans son discours à la nation, a demandé à la Commission d'établir un modèle de régionalisation avancée pour toutes les régions du pays, basé sur quatre fondamentaux à savoir :

- Un attachement fort aux valeurs sacrées et immuables de la nation (l'unité de l'État, de la nation et du territoire)
- Le principe de solidarité entre les régions ;
- Une répartition équilibrée des ressources entre les pouvoirs et les collectivités locales, l'État et les institutions concernées
- l'adoption d'une large déconcentration dans le cadre d'un système de gouvernance territoriale efficace fondé sur l'harmonie et la convergence

Ainsi, La régionalisation avancée a été consacrée comme une régionalisation qui repose sur une nouvelle philosophie dont l'objectif principal est d'asseoir les bases d'une véritable territorialisation équilibrée du développement socioéconomique au Maroc.

2. Infrastructures logistiques : Instrument d'attractivité et levier de développement

2.1. Notion de l'attractivité territoriale

Depuis plus de quinze ans, les nombreux usages du terme d'attractivité tiennent essentiellement à l'intérêt croissant accordé à l'impact du phénomène de la mondialisation, dont les délocalisations constituent une des formes les plus évoquées. Le terme recouvre donc les nouvelles manières de penser l'économie internationale, au travers les flux d'activités d'industrie et de services, de capitaux, et d'investissements.

Cependant, au sens (Hatem 2004), l'attractivité est définie comme « *la capacité pour un territoire d'offrir aux acteurs des conditions qui les convainquent de localiser leurs projets sur leur territoire plutôt que sur un autre* »,

Tandis que, (OCDE, 2005) définit l'attractivité comme « *la capacité d'attirer de la main d'œuvre qualifiée et des compétences comme des moyens pour favoriser le développement économique la régénération urbaine* »

Quant à (Veltz, 2004), définit-il l'attractivité comme une notion complexe qui, appliquée aux territoires, doit intégrer de nombreuses interactions entre trois facteurs fondamentaux :

- Premièrement la mondialisation industrielle caractérisée par un univers d'échanges et de production transnationaux accompagnée par la globalisation financière,
- Deuxièmement la métropolisation expliquée par la polarisation de l'économie ;
- Finalement, le mode d'organisation des firmes et ce, quelle que soit leur tailles.

Dans la même lignée, (Porter, 1990) aussi, met le point sur l'importance de l'agglomération dans l'attractivité dans le monde contemporain. De plus (Veltz, 2004) trouve que la polarisation de l'économie est primordiale.

Le terme d'attractivité est un construit relatif, affectant ainsi le comportement des acteurs. Dans ce sens, le comportement des acteurs est expliqué en partie par les stratégies territorialisées, affectent par conséquent les flux de ces acteurs. De fait, (INGALLINA, 2007) que « Désormais, prévaut un consensus en rapport avec de l'idée que le territoire est un cadre stratégique qui doit nécessairement investir dans une politique d'image, mais également de différenciation/spécialisation, ainsi que la valorisation des qualités »

Au sens de (Thiard, 2005) la notion d'offre territoriale est déclinée selon deux catégories :

- Une première qui recouvre, les sites industriels, les pôles de compétences, les filières sectorielles ainsi que les opportunités à saisir en lien avec les affaires et les pratiques de partenariat d'entreprises.

- Une deuxième catégorie regroupant l'organisation incarnée par les régions qui ont joué un rôle dans la promotion d'une offre territoriale différenciée et attractive.

Dans la même lignée (Thiard, 2005) identifie plusieurs types d'offre : la promotion de l'offre à travers des travaux sur l'attractivité, de prospection au travers de la communication des entreprises dans les salons, de projets, et d'accompagnement.

(Thiard, 2005) rajoute qu'une offre territoriale globale recouvre de multiples cibles qui sont à la fois les entreprises, les habitants ou les chalands des centres commerciaux.

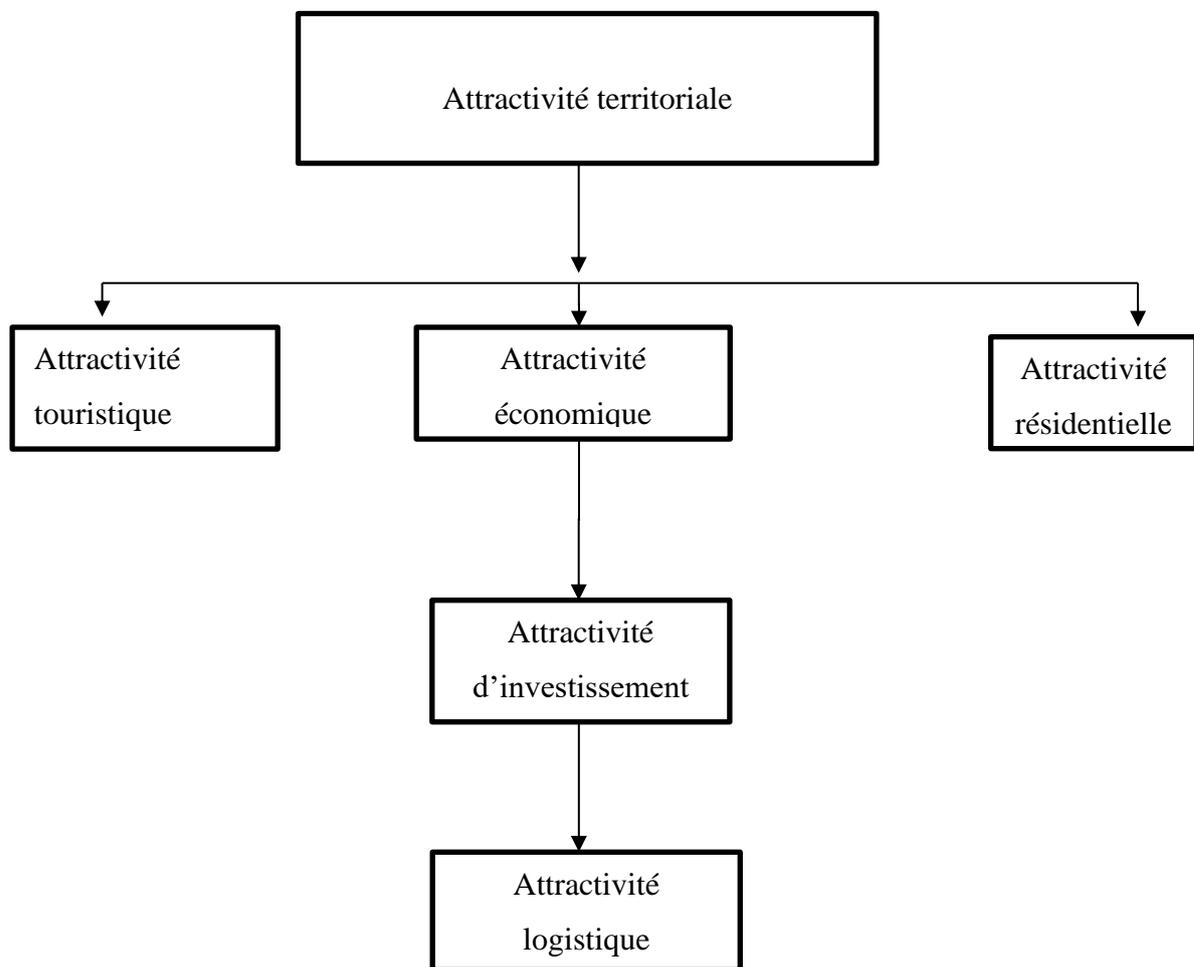
2.2. L'attractivité logistique

Sur la base de la définition de (Thiard, 2005) de l'attractivité territoriale, il est clair que l'attractivité logistique est l'un des facteurs déterminant de l'attractivité des investissements des villes et des régions, et que l'attractivité logistique fait partie, par conséquent, de l'attractivité territoriale.

L'attractivité logistique d'un territoire ou d'une région est la capacité de cette région à mettre en œuvre des activités logistiques en termes d'infrastructure technique, la possibilité de minimiser les coûts, la possibilité d'élever le niveau des services offerts, la compétence logistique et le degré d'intégration du système logistique. En fait, on peut parler d'activités logistiques attrayantes d'une région lorsqu'elles peuvent être utilisées par cette région pour obtenir un avantage concurrentiel permettant d'inciter les investisseurs à choisir la région comme lieu d'investissement (Sirikudta, Archarungroj, & V, 2019)¹¹.

De ce fait, il est clairement affirmé que l'attractivité logistique a un impact colossal aussi bien sur la région en termes de l'augmentation de la valeur ajoutée et de la promotion des investissements que sur les opérateurs économiques en matière d'optimisation des coûts de transaction et d'accroissement de l'efficacité productive globale.

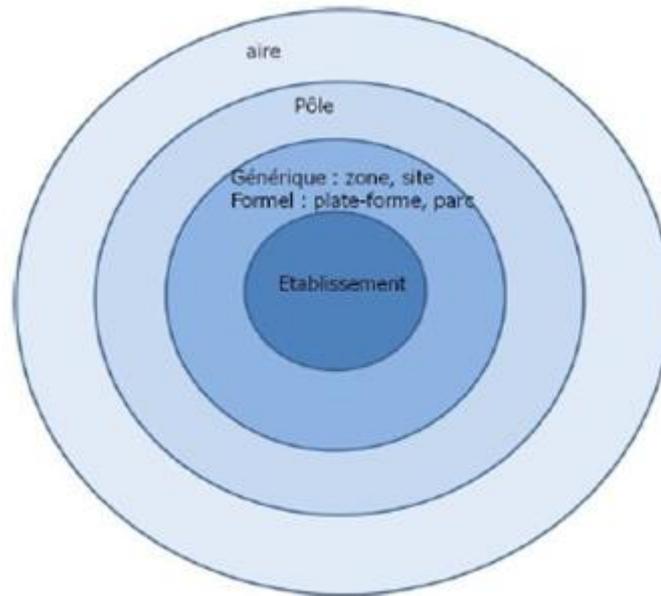
Figure n°1 : Position de l'attractivité logistique dans le schéma d'attractivité territoriale



Source : Elaboration personnelle

2.3. Les infrastructures logistiques comme outil d'attractivité territoriale et leurs impacts sur le développement

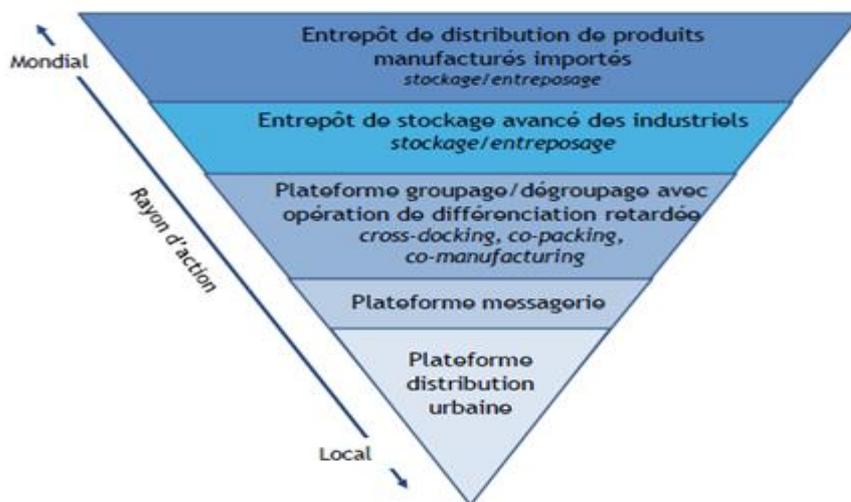
Figure n°2 : Typologie spatiale des lieux logistiques



Source : (Savy, 2006)

Au-delà d'une typologie spatiale, MASSON S et PETIOT, R (2010) proposent une typologie fonctionnelle des infrastructures.

Figure n°3: Typologie fonctionnelle des infrastructures logistiques



Source : MASSON S, PETIOT R (2010)

MASSON S, PETIOT R (2010) expliquent que la fonctionnalité des infrastructures logistiques autrement dit leur vocation en termes de desserte du territoire a une corrélation forte avec leur empreinte territoriale. De fait, il est possible d'identifier cinq catégories d'infrastructures logistiques selon d'une part leur fonctionnalité et d'autre part leur vocation territoire.

2.4.La polarisation logistique : Une nouvelle tendance des prestataires logistiques

Les prestataires spécialisés en logistique et en transport se concentrent dans des mêmes sites d'implantation et se regroupent à mesure de l'amélioration des niveaux de la qualité des prestations rendues à leurs clients.

Les facteurs explicatifs de cette concentration résident essentiellement dans les gains d'agglomération développés dans les travaux de la nouvelle économie géographique (Krugman, 1991) accordant un intérêt aux décisions de concentration-spécialisation des activités économiques dans l'espace.

Dans ce sens, Les modèles de la nouvelle économie géographique donnent aux économies d'agglomération une place centrale. Ainsi, selon le modèle de Krugman (1991), trois paramètres jouent un rôle essentiel dans le processus de localisation (Catin & Ghio, 2000) : (1) la part de l'industrie dans l'économie, (2) les coûts de transport, (3) l'intensité des économies d'échelle ou le degré de différenciation des produits.

La logistique est un levier majeur de la croissance des économies, car la performance des tissus économiques et des acteurs économiques, dépend extrêmement de l'efficacité des systèmes logistiques du pays. De plus, La logistique intégrée et collaborative permet aux firmes de réduire les coûts logistiques. (MEFTAH et al.,2022)

Les infrastructures logistiques, comme nœuds des flux logistiques de toutes natures, permettent ainsi d'améliorer la qualité des interrelations et interfaces avec les marchés internationaux, l'efficacité, la fluidité et de la réactivité de la gestion des flux, tout en entraînant une optimisation de la compétitivité des coûts logistiques.

De fait, La logistique apporte un effet de levier de taille permettant ainsi de favoriser la compétitivité des tissus économiques en promouvant l'implémentation de nouvelles industries fondées sur l'accessibilité géographique des marchés. Par ailleurs, En matière de localisation des activités, la logistique poursuit un double enjeu (Savy, 2006). Premièrement, l'enjeu de l'attractivité de la logistique sur le choix de la localisation des autres activités économiques,

notamment celles utilisant des fonctions logistiques et deuxièmement, l'enjeu en rapport avec l'implantation des installations de la logistique elle-même.

2.5. Le modèle conceptuel de la recherche

Le modèle se présente comme « une représentations abstraite d'un phénomènes réel ». Ainsi, Les représentations ont trait à des composantes des phénomènes étudiés que sur les interrelations spécifiques entre ces composantes. (Thietart, et al., 2007)

Dans ce sens, il est nécessaire dans un premier temps de déterminer les composantes, c'est-à-dire les variables du phénomène à modéliser. Ensuite, il convient d'étudier la nature des interrelations et corrélations entre ces variables. Nous présentons à présent l'articulation théorique réalisée sur les infrastructures logistiques comme facteur d'attractivité et leurs impacts sur les facteurs de performance des opérateurs économiques, ce qui nous a permis de faire émerger notre modèle conceptuel de recherche.

2.5.1. Les coûts de transactions des opérateurs économiques

Dans un contexte fortement concurrentiel, et selon les fondements d'une économie de marché la firme cherche prioritairement à s'implanter au lieu dont ses coûts sont relativement au plus bas niveau. (Weber ,1909) a élaboré un modèle permettant d'optimiser l'installation d'une entreprise qui réunit essentiellement deux variables inputs afin d'obtenir des produits livrés sur un marché donné. L'objectif étant de minimiser les coût totaux de transport des biens acheminés. En règle générale, les coûts de livraison seront relativement proportionnels aux niveaux du poids et des distances. Par ailleurs, l'attraction du marché serait forte quand le produit final est standardisé, entraînant une implication en termes des opérations de communications fréquentes avec le consommateur.

Ceci, nous permet d'énoncer l'hypothèse suivante : H1 : les infrastructures logistiques influenceraient positivement les coûts de transactions des opérateurs économiques.

2.5.2. La productivité globale des opérateurs économiques

Le facteur lié aux coûts de transport, dans le choix des infrastructures logistiques doit nécessairement prendre en compte la variable des coûts de transport tant en amont qu'en aval de la plateforme. Ces derniers sont tributaires par conséquent de deux facteurs , à savoir, la localisation géographique des clients finaux, et la localisation géographique des chargeurs. De surcroit, ils sont qualifiés de chargeurs simultanément les producteurs industriels mais également les opérateurs chargés des opérations de transbordement des marchandises.

La problématique de l'optimisation de la localisation relève de trois facteurs déterminants : il s'agit du choix effectué près des structures industrielles de production , et des géants ports importateurs, mais

également, à proximité des marchés en position intermédiaire sur un endroit accessible défini doublement selon des différentiels de charges d'acheminement des biens fabriqués vers la plateforme ,et des charges de livraison des produits vers les clients) (Mérenne-Schoumaker, 2007). De surcroit, le facteur des charges de livraison varie de manière différenciée suivant, les types des produits en question, le domaine d'activité stratégique et le poids de la plateforme dans la supply chaine globale débouchant par conséquent sur une productivité.

Ceci, nous permet d'énoncer l'hypothèse suivante : H2 : les infrastructures logistiques influenceraient positivement l'efficacité productive globale des opérateurs économiques.

2.5.3. La valeur ajoutée des opérateurs économiques

Les pouvoirs publics locaux et nationaux trouvent un intérêt à l'égard de l'organisation géographique des activités logistiques parce que la logistique est un secteur économique créateur de valeur ajoutée, et d'opportunités intéressantes d'emplois et par conséquent de recettes fiscales pour la collectivité. Ainsi, Les décisions politiques économiques engagées au développement de la logistique sont susceptibles de promouvoir le dynamisme du tissu économique, de favoriser l'attraction de nouvelles localisations, tout en orientant les nouvelles implantations logistiques vers des lieux stratégiquement pertinents afin de lutter contre le mitage qui est susceptible de résulter d'implantation désordonnées, impactant par conséquent l'organisation spatiale des différents flux de transport .(Savy, 2006).

Ceci, nous permet d'énoncer l'hypothèse suivante : H3 : les infrastructures logistiques influenceraient positivement la valeur ajoutée des opérateurs économiques.

2.5.4. La promotion des investissements des opérateurs économiques

Le poids crucial de la proximité géographique trouve ses fondements, depuis les années quatre -vingt, notamment avec les recherches en matière des réseaux territorialisés des firmes. Aujourd'hui, la globalisation constitue un déterminant accélérateur de la réimplantation des activités des firmes, ce qui traduit toujours un intérêt croissant porté pour ce type de proximité.

De surcroit, l'appréciation de l'influence de cette forme de proximité sur le développement du réseau, qui correspond souvent à ensemble d'acteurs interagissant de manière fréquente, qui peut prendre une double forme , une première sans être en situation de co-localisation, et une deuxième forme , caractérisée par proximité géographique permanente, qui se traduit par une co-localisation des acteurs.

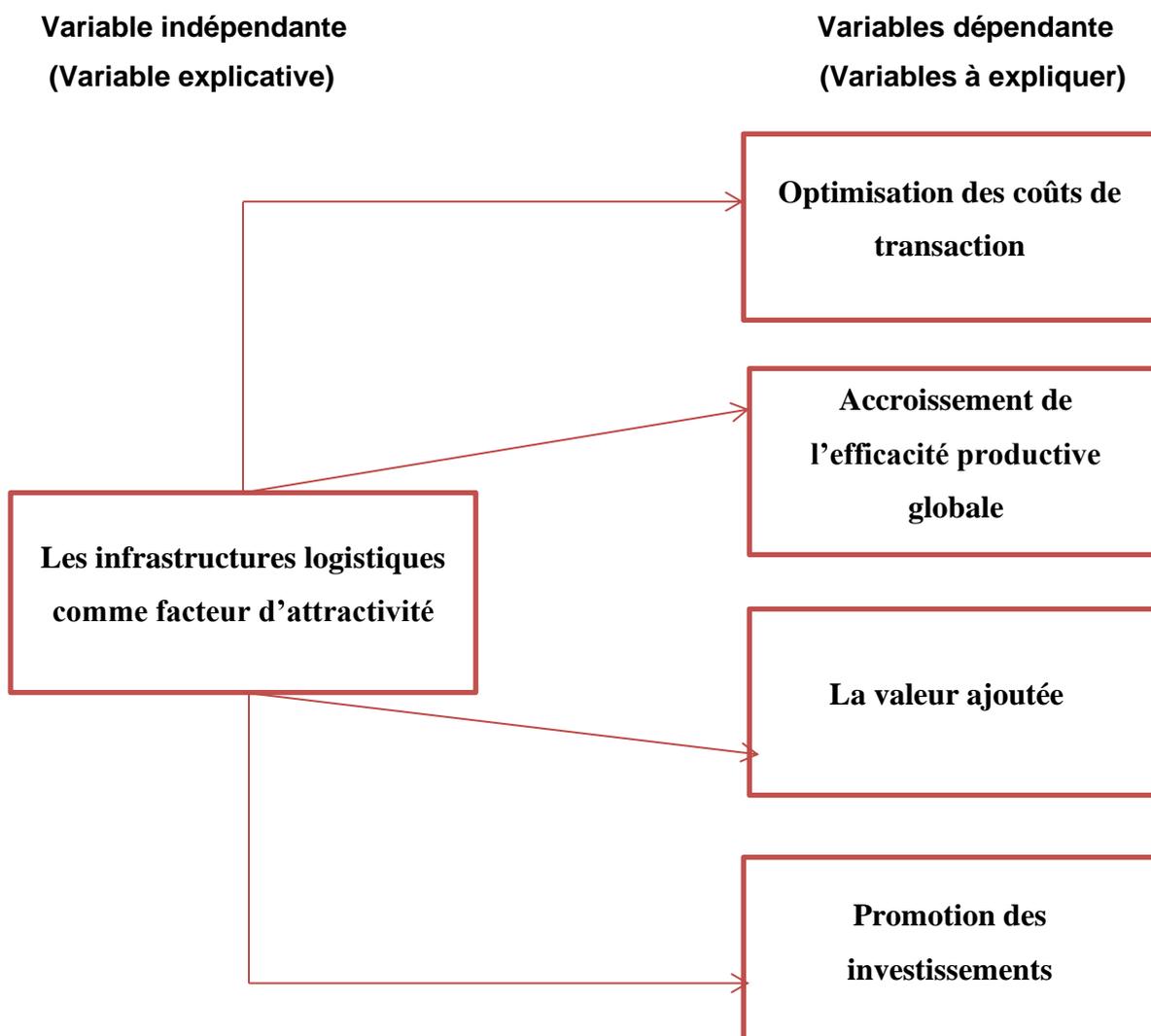
Ainsi, formation du réseau est largement impactée par les milieux socioéconomiques infrastructurels dans lesquels évoluent ces acteurs (Bakis, 1993), il regroupe la panoplie des

liens que tissent les acteurs économiques. Ce qui, par conséquent accroît le niveau d'investissement des opérateurs économiques.

Ceci, nous permet d'énoncer l'hypothèse suivante : H4 : les infrastructures logistiques influenceraient positivement la promotion des investissements des opérateurs économiques.

A partir de notre revue de littérature sélective, nous pouvons avancer que les recherches évoquées, en majorité ont pu trouver des relations positives entre les infrastructures logistiques et les facteurs de performance des opérateurs économiques formant le tissu économique d'un pays.

Figure n° 4: Le Modèle conceptuel



Source : Elaboration personnelle

L'approche de notre travail de recherche est de nature hypothético-déductive. En ce sens, le chercheur énonce des postulats, puis teste ces hypothèses pour les valider. (Thietart, et al., 2007). Dans cette optique, l'étape suivante consiste à effectuer le test des hypothèses⁵. Celles-ci, seront soit confirmées ou infirmées.

Conclusion

L'objectif de ce papier était d'appréhender l'impact des infrastructures logistiques comme instrument d'attractivité sur un ensemble de facteurs de performance des opérateurs économiques, au travers l'examen des revues de recherches théoriques, et les fondements théoriques de l'attractivité territoriale.

Par ailleurs, dans un environnement marqué par l'ouverture, le maintien des services publics actuels dans leurs états actuels (dégradation des niveaux de la qualité, les difficultés d'affronter la pression concurrentielle,..) est paradoxal même au principe d'égalité entre les entreprises devant la concurrence. Cette réalité, a engendré l'émergence d'un mouvement de réforme et de rénovation des activités et politiques publiques.

Le développement du secteur de la logistique au Maroc, se présente comme un levier stratégique pour promouvoir la compétitivité de l'économie dans les secteurs de l'équipement et des Transports. Ainsi, tout développement des services logistiques ne peut réussir sans infrastructures efficaces, ou sans suppression des handicaps institutionnels tels que les situations de faible concurrence ou de monopole.

Dans ce travail, nous avons synthétisé les différentes variables (explicatives et à expliquer) retenues en formulant des hypothèses, ce qui nous a permis de proposer notre modèle conceptuel dans le but de le soumettre ensuite à l'épreuve empirique par les chercheurs intéressés par la problématique de l'attractivité logistique.

Ainsi, les variables dépendantes (variable à expliquer) sont représentées par les coûts de transactions, l'efficacité productive globale, la valeur ajoutée et la promotion des investissements.

Pour la variable indépendante (variable explicative) est représentée par l'attractivité logistique

⁵« hypo » signifie « sous » « thèse » signifie « proposition à démontrer »

Une hypothèse est donc un élément préliminaire à démontrer, c'est-à-dire à vérifier sur le terrain.

Elle représente une ébauche partielle de conclusions que le chercheur va tirer sur son thème, qu'il validera ou invalidera ensuite sur le terrain.



Néanmoins, Certes, la logistique est un levier pour le développement des régions, cependant des limites ont été soulignées dans notre recherche, et qui sont, de par la même occasion, susceptibles de produire de futures pistes de recherches intéressantes. Il s'agit plus particulièrement de l'impact environnemental. C'est un secteur fortement consommateur d'espace, perturbant ainsi le fonctionnement des zones, générant par conséquent des flux de marchandises en particulier routiers et des trafics de véhicules importants, entraînant ainsi des retombées néfastes sur le plan écologique.

BIBLIOGRAPHIE

- [1]Becker D(2003), Le développement des implantations logistiques en France et ses enjeux pour les politiques d'aménagement, Rapport du Conseil général des Ponts et Chaussées
- [2]-BENBACHIR S,(1969), L'administration locale au Maroc ; Imprimerie Royale; P : 30.
- [3]BREMARD,F(1949) ; L'organisation régionale du Maroc; L.G.D.J ; pp :40 – 41.
- [4]CATIN M., GHIO S., 2000, “ Economies d'agglomération, concentration spatiale et croissance “, in Baumont C., Combes P-Ph., Derycke P-H., Jayet H.(sous la dir.), *Economie géographique, les théories à l'épreuve des faits*, Bibliothèque de science régionale, Economica, Paris.
- [5]-Dakka A(2006), Régionalisation et développement économique et social : Cas du Maroc, , Thèse de doctorat Es-Sciences Economiques ; Faculté des Sciences Juridiques Economiques et Sociales, Rabat-Agdal, p :36
- [6]-DAYRIES J,(1986) ; La régionalisation ; Série : Que sais-je? ; N°1711, 1986 , p : 13.
- [7]-DORNIER P.-P., FENDER M., 2001, La logistique globale : enjeux, principes, exemples, Editions d'Organisations.
- [8]-EL YAAGOUBI M,(2001), Les particularités de la régionalisation au Maroc ; In REMALD série "Thèmes actuels" ; N°33 ; Numéro spécial : La Région et la régionalisation, p : 30.
- [9]-HAOUAT,H(1994), L'administration du développement au Maroc, Edition Orientale,P : 41
- [10]-Hatem F. (2004), *Investissement international et politiques d'attractivité*, éd. Economica
- [11]-KRUGMAN P., VENABLES A., (1995), “Globalization and the inequity of nations”, *Quarterly Journal of Economics*, 110, pp. 857-880. (INGALLINA P, 2007)
- [12]-MASSON S, PETIOT R (2010), attractivité territoriale, infrastructures logistiques et développement durable Colloque AISRe-ASRDLF 2010
- [13]-Masson S. et Petiot R., (2012). Attractivité territoriale, infrastructures logistiques et développement durable. *Les cahiers scientifiques du transport*. 61. 63-90
- [14]-MEFTAH , K., LAMGARI , S. and BERTAL , S. 2022. Les déterminants de l'externalisation logistique et le développement des plateformes logistiques : regards croisés sur la région de Casablanca-Settat. *Revue Internationale des Sciences de Gestion*. 5, 1 (Feb. 2022).
- [15]-MEFTAH K, DKHISSI S, LAK-HAL H, & YAMMAD Y. (2022). L'intégration à l'épreuve des stratégies de la globalisation des Supply Chains : Quels impacts sur la performance ?. *African Scientific Journal*, 3(14), 709.
- [16]-MEFTAH,K.(2020). Le management par processus comme levier du contrôle et reconfiguration des organisations : Cas des places portuaires. *Revue Du contrôle, De La Comptabilité Et De l'audit* , 4(3)

- [17]-MEFTAH.K,ELHADAD,I 2017. « les Stratégies d’externalisation: enjeux et risques d’une redéfinition des frontières entre entreprises. *International Journal of Innovation and Applied Studies*.19,1. P191-196.
- [18]-OCDE(2005b), Perspectives économiques de l’OCDE, n° 77, juin.
- [19]-Porter, M. (1990) *The Competitive Advantage of Nations*. Free Press, New York.
- [20]-SAVY M., 2006, *Logistique et territoire*, La Documentation française, Paris.
- [21]-Sirikudta, S., Archarunroj, P. (2019). Sustainable creative tourism for fulfilling the gap between tourists expectation and perception towards tourism routes in the Upper Greater Mekong Subregion. *International Journal of Humanities, Arts and Social Sciences*, 5(2), 43-53. doi:<https://dx.doi.org/10.20469/ijhss.5.10001-2>
- [22]-Thiard, Ph. (2005), « L’offre territoriale : un nouveau concept pour le développement des territoires et des métropoles ? », in : Point de vue, DATAR, 2005 Mai, n°1.
- [23]-Thiétart R.A. et all. (2007) : « Méthodes de recherche en management », Edition Dunod, Paris.
- [24]-Veltz,P.(2004) : « Des lieux et des liens. Politique du territoire à l’heure de la mondialisation », éditions de l’Aube, 2002
- [25]-ZRIOULI,M(1990) ; La région économique au Maroc : Quel avenir ? ; Edition Okad , p : 29.