



Research Paper

## Les implantations des plateformes logistiques au Maroc : Quels impacts sur le territoire ?

<sup>1</sup>LAMGARI Said

*1(Laboratoire de Recherche en « Urbanisme, Gouvernance Urbaine et Territoires- Maroc)  
INAU-Rabat*

<sup>2</sup>MEFTAH Khalid

*2(Laboratoire de recherche en Sciences de Gestion - Université Mohammed V- Maroc)  
FSJES-Agdal-Rabat*

<sup>3</sup>LAMRABET Sara

*3(Laboratoire de recherche en Etudes en Recherche Économiques et Sociales-Université Moulay Ismail-Maroc)  
FSJES Meknès*

<sup>4</sup>DKHISSI Soufiane

*4(Laboratoire d'Economie et Management des Organisations – Université Ibn Tofail- Maroc)  
ENCG-Kénitra*

---

### ABSTRACT:

*Dans le présent papier, nous allons tenter d'appréhender les impacts des implantations logistiques sur le territoire. Cependant, cette tentative se trouve confrontée à un certain nombre de difficultés liées à pénurie de l'information et de la documentation en rapport avec la réalité du contexte marocain. De surcroît, il existe de nombreuses méthodes d'évaluation étudiant les impacts du secteur de la logistique sur le développement territorial. Ces impacts se manifestent au niveau de trois principales dimensions : l'utilisation du sol, l'environnement et l'aspect socio-économique [1]. et [2]. L'étude exploratoire sur le cas la ZLMF de Zenata implantée dans la région de Casablanca-Settat, montre l'impact entraîné par les implantations logistiques sur de divers plans : économique, social et environnemental.*

**KEYWORDS:** *Territoire, Implantation logistique, Environnement, Bien foncier, Economie*

*Received 05 May, 2022; Revised 17 May, 2022; Accepted 19 May, 2022 © The author(s) 2022.*

*Published with open access at [www.questjournals.org](http://www.questjournals.org)*

### I. INTRODUCTION

Le développement des implantations logistiques au Maroc mérite une réflexion de la part de toutes les parties prenantes : donneurs d'ordre, acteurs locaux, prestataires logistiques, chercheurs, universitaires...etc, d'où l'importance de mener un travail de réflexion profonde dans ce sens.

En Europe, la mise en place de plateformes logistiques ne va pas sans difficultés et échecs, des projets ne réussissent pas à se réaliser, d'autres restent vides, tandis que bon nombre d'implantations se font hors zones logistiques. Ainsi, ces implantations logistiques sont relativement précaires, et peu d'entreprises qui conservent plus de 10 ans le même entrepôt [ 3].

Pour un pays, comme le Maroc, qui, l'avantage comparatif de son tissu économique est lié à la géographie, la logistique devient un élément primordial pour l'atteinte de l'avantage concurrentiel [4]. Au Maroc, et compte tenu de ses caractéristiques économiques et territoriales, nous allons donc porter un regard critique sur l'évolution de la logistique et de sa relation avec le développement territorial.

Comment le développement des plateformes logistiques pourrait-il impacter le territoire sur les plans : économique social et environnemental ? Pour répondre à notre questionnement, nous allons dans un premier temps, nous attacher, à exposer les méthodologies existantes en matière d'évaluation des impacts territoriaux, dans un deuxième, l'accent sera mis sur les retombées des implantations sur le volet foncier ; dans un troisième point, on abordera les impacts observés sur le plan socio-économique, enfin,

## **II.L'ÉVALUATION DES IMPACTS D'ORDRE LOGISTIQUES : LES MÉTHODOLOGIES EXISTANTES**

Compte tenu de l'état embryonnaire de la logistique au Maroc, et plus particulièrement des Plateformes logistiques, il n'existe pas officiellement des études, rapports ou travaux de recherche permettant d'enrichir le débat sur les impacts et les enjeux territoriaux de ces infrastructures, exception faite des études des impacts sur l'environnement, qui sont devenues obligatoires avec l'adoption en 2008 de la (Loi n° 12-03) relative à l'étude d'impact environnemental s'inscrivant dans le cadre des impératifs du développement durable. Dans ce cadre, l'alinéa 5 du premier article stipule que tous projets d'activités, de travaux, d'aménagements et d'ouvrages doivent faire obligatoirement l'objet d'une étude ex-ante d'impact sur l'environnement.

En France, la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) de 1982 a institutionnalisé l'évaluation ex-ante des grands ouvrages et leur bilan ex-post. Car l'automatisme des effets positifs des grands projets de transport a été mise en doute, et ce depuis le début des années 1970. [ 5 ], période du démarrage de construction du réseau autoroutier. Dans ce cadre, le département ministériel français chargé de l'Équipement, plus particulièrement le Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes (SETRA), a réalisé plusieurs études pour mesurer les effets économiques et sociaux des infrastructures de transport sur les territoires.

Contrairement aux dispositions de la loi marocaine sur l'étude d'impact environnemental, la méthode d'évaluation de la loi dite (LOTI) ne se limite pas uniquement à l'étude ex-ante de l'impact du projet sur l'environnement pour maîtriser ou limiter les effets, mais elle comprend également, en cas de financement public, un bilan ex-post (cinq ans après le démarrage du projet) touchant le volet socio-économique, notamment l'impact du projet en termes de valeur ajoutée et de création d'emplois.

D'autres méthodes d'évaluation de l'impact des projets de transport ont été réalisées par des cabinets privés. On note principalement celles élaborées par le cabinet [6].<sup>1</sup> ». Cette méthode est centrée sur l'estimation de la valeur ajoutée et les emplois générés du projet sur le territoire concerné. Elle prend en compte les valeurs ajoutées suivantes:

- Directes
- Indirectes, c'est-à-dire liées aux achats locaux générés par l'équipement
- Induits, c'est-à-dire liés à l'effet multiplicateur des investissements des ménages.
- Les autres effets induits : par exemple les effets de filière, les effets de proximité d'implantation, les effets de compétitivité de l'industrie et de la distribution...etc.

D'autres études ont été développées dans l'objectif d'adapter et d'améliorer les méthodologies existantes. On note principalement celle de Blanquart. C et al, 2012 [ 7]. L'étude s'est intéressée d'une part, à comprendre comment la plate-forme s'intègre dans les systèmes productifs, l'adéquation entre l'offre et la demande de services, et d'autre part, l'implication des utilisateurs dans la définition de l'offre. L'étude a été réalisée sur les plateformes logistiques de Clésud à Miramas et celle de Delta 3 à Dourges en France.

Enfin, l'Analyse Coûts-Bénéfices [ 8]. des projets des transports en particulier reste largement utilisée dans les études de faisabilité par les bureaux d'étude et de consulting. Bien que cette méthode présente l'inconvénient qu'elle ne retient que la rentabilité comme facteur primordial dans le processus décisionnel. Les détracteurs de cette méthode partent du postulat selon lequel les impacts du projet sont multiformes.

## **III.LES IMPLANTATIONS LOGISTIQUES : INVESTISSEMENTS FORTEMENT CONSOMMATEURS DU FONCIER**

Les différentes études réalisées sur les bâtiments logistiques, montrent une grande consommation de l'espace par les sociétés du secteur logistique. Ce constat s'explique par la nature « architecturale » de ces infrastructures. Il s'agit bien des constructions sur des surfaces qui dépassent 100.000 m<sup>2</sup> [ 9], mais dont le coefficient d'emprise du sol est d'environ 0,35.

Pour une plate-forme logistique, les surfaces nécessaires sont plus importantes. On atteint environ un ratio de 3 ha pour 10 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts [ 10]. Ces implantations nécessitent des surfaces non bâties pour les espaces publics, les voiries, centres routiers, parking, circulation et stationnement des poids lourds, manutention et autres équipements nécessaires au fonctionnement de la plate-forme, [ 11], à cela s'ajoute le fait que l'ensemble des opérations de traitement de la marchandise transitée ou stockée se font dans les rez-de-chaussée. De même ce faible taux de COS traduit souvent la volonté de disposer de réserves foncières en vue d'extensions éventuelles) [12]. Ce besoin en espace, pousse les logisticiens à s'éloigner du centre pour deux principales raisons : le foncier et la congestion.

Cette localisation dans des zones périphériques permet de décongestionner les centres urbains grâce notamment à la rupture de charges aux niveaux de ces installations et l'utilisation des véhicules légers adaptés à la livraison du dernier kilomètre. La « périphérisation » de cette industrie s'explique même par la vocation

géographique du bâtiment logistique, les implantations à vocation régionale, nationale ou même internationale tireraient avantage à se localiser dans des zones péri-urbaines car elles ont besoin d'être connectées aux différentes infrastructures (routières, portuaires, ferroviaires, aéroportuaires...).

Dans une étude réalisée par (Strale. M, 2013) [ 13], sur la typologie des plateformes logistiques, l'auteur montre, à travers les caractéristiques spatiales des différents types de plateformes logistiques, que la tendance actuellement est à la péri-urbanisation (appelé aussi desserrement logistique) dans les décisions de localisations des implantations logistiques en Europe. Tandis que pour les activités de messagerie, de distribution de biens alimentaires et de consommation courante, la localisation en zone centrale est avantageuse pour être plus proche du marché urbain et pour gagner en coût et en temps de distribution [14].

En somme les implantations logistiques consomment de l'espace, quel que soit leur emplacement : En milieu urbain, « *La circulation de marchandises consomme des espaces, non seulement au travers des infrastructures de circulation, mais aussi et surtout par les plateformes nécessaires à l'organisation de la relation qui s'établit entre le producteur et le consommateur* » [15]. Tandis qu'en milieu périurbain et rural, l'impact des implantations logistiques se manifeste dans la consommation du foncier agricole et l'artificialisation des sols [16] . Pour le cas marocain, Le Coefficient d'Occupation du Sol (COS) des plateformes logistiques interrogées est relativement proche de celui des standards internationaux (entre 0,35 et 0,45). Il est en moyenne de 0,42 pour les plateformes logistiques qui ont une surface importante.

**Tableau n 11 : Coefficient d'Occupation du Sol (COS) des plateformes logistiques**

	SNTL	ONCF	VOIE EXPRESS	SOFT LOGISTICS	M&M	Total
Surface Totale m <sup>2</sup>	280000	140000	70000	165000	32000	687000
Surface Couverte m <sup>2</sup>	114000	43000	30000	85000	15700	287700

**Source :** Enquête de terrain

Tandis que ce taux est plus important (environ 0,80) pour les implantations logistiques construites sur des surfaces inférieures à 10.000 m<sup>2</sup>.

#### **IV. LES RETOMBÉES SOCIO-ECONOMIQUES DES IMPLANTATIONS LOGISTIQUES SUR LE TERRITOIRE**

Les retombées socio-économiques des implantations logistiques sur le territoire sont difficilement mesurables en raison de deux principales facteurs : premièrement le caractère transversal de la logistique, et ensuite l'insuffisance des données et statistiques<sup>2</sup> sur le secteur. Les méthodes développées<sup>3</sup> jusqu'à ce jour sont centrées principalement sur la création de valeur ajoutée, l'emploi créé ou conservé et l'impact de la fiscalité locale sur la communauté d'accueil notamment grâce à la taxe professionnelle [17].

L'implantation d'une plateforme logistique crée de l'emploi, les métiers pratiqués en son sein sont multiples. En 2015, une moyenne de 30 emplois pour 10 000 m<sup>2</sup> a été enregistrée chez les prestataires logistiques interrogés, ce chiffre reste largement inférieur à celui enregistré en France. L'étude menée par le Conseil Général des Ponts et Chaussées sur 140 entrepôts situés dans 6 régions françaises donne quelques grandeurs sur la morphologie de l'emploi au sein des implantations logistiques [18]. La création d'emploi dans les activités logistiques est semblable à celles des activités industrielles, une moyenne de 65 emplois créés pour 10 000 m<sup>2</sup> d'entrepôt, réduite à 50 selon (Bounie N, 2017) [ 19]. Cette densité peut varier selon la vocation géographique de l'entrepôt et dépend également de sa taille, plus l'entrepôt est grand, moins il y'a de l'emploi du fait de l'automatisation accrue. Le taux de remplissage d'environ 70%<sup>4</sup> enregistré au titre de l'exercice 2015 peut expliquer cet écart, qui plus est, reste variable d'une année à une autre ne favorisant pas le recrutement des employés en masse pour répondre à la demande des clients. Il ressort aussi de l'analyse que ces emplois sont relativement stables, puisque uniquement 17% de l'effectif employé est intérimaire.

Les emplois dans les métiers de transport et de la logistique sont « Au masculin », les femmes employées dans ces Plateformes logistiques représentent environ 10% de l'effectif total. Ces emplois relèvent beaucoup plus des tâches administratives que d'exploitation. Le même constat est enregistré pour le cas français par

<sup>2</sup> En l'absence de statistiques et données sur le secteur et la réticence des acteurs rencontrés à communiquer des informations qu'ils jugent confidentielles.

<sup>4</sup> Calculé à part des données recueillies auprès des prestataires logistiques.

(Savy, M, 2015) [ 20]. La réticence des femmes de travailler dans les métiers de l'exploitation logistique, s'explique<sup>5</sup> partiellement par la tendance au travail de nuit, qui est de plus en plus pratiqué grâce à l'adoption d'un système de 3 shift de 8h chacun. L'activité logistique est « ouvrière » par excellence [21].), puisque sur les emplois créés par les prestataires rencontrés, le taux d'encadrement ne dépasse pas 13%. Ce ratio reste supérieur à celui enregistré en France. Selon l'étude réalisée en 2007 par la DRE Nord-Pas-de-Calais sur un panel de 20 entrepôts, le taux d'encadrement se limite à (5 %) contre 79 % d'ouvriers et 17% d'agents de maîtrise.

En somme, les Plateformes sont créatrices d'emploi dans les territoires qui les accueillent. « Environ 60% de l'effectif total employé de la PFL est d'origine de la localité de LAKHYAYTA », nous confirme le responsable logistique la PFL de la VOIE EXPRESS de LAKHYAYTA. Selon le même responsable l'objectif est double : D'abord contribuer à la dynamisation de l'emploi au niveau local et ensuite éviter les problèmes de déplacement (Aller-retour domicile-PFL). Le même raisonnement est partagé par le responsable logistique de la société ARAMEX qui nous a confirmé « nous adoptons une politique de recrutement de voisinage c'est-à-dire la proximité du lieu de résidence ».

Le passage de l'aménagement du territoire au développement territorial s'inscrit dans une vision entrepreneuriale, les autorités doivent promouvoir le territoire pour l'attractivité des investisseurs privés. Comme le montre déjà (Baudelle G et al, 2011) [ 22]. « le but du développement territorial est de rendre les territoires attractifs et compétitifs afin d'accroître leurs chances dans la compétition internationale. Il se situe donc au croisement du développement local et régional, du développement durable, de l'aménagement et de la gestion territoriale ». Selon les mêmes auteurs, la finalité du développement territorial est de rendre les territoires attractifs et compétitifs par la valorisation des ressources territoriales grâce au rôle majeur des acteurs locaux en combinant des finalités économiques, sociales et environnementales avec l'intervention sur les structures spatiales.

Les implantations logistiques sont également sources de recettes fiscales à la fois pour l'Etat et pour la commune d'accueil. L'exemple de la PFL de la SNTL qui verse plus de 1,5M de DH comme taxe professionnelle à la CU de Mohammedia au titre de l'année 2016. Si cette somme paraît faible pour une grande commune, elle pourrait au contraire être considérée comme importante pour une commune périurbaine [ 23] voire décisive pour une commune rurale comme celle de la Commune Sidi EL Ayedi à Settat qui abrite le parc logistique de LOGINTEK. Nonobstant ces bienfaits au niveau local, ceux-ci, ne doivent pas cacher la question environnementale porteuse de nuisances et de pollution pour la communauté d'accueil.

## **V.LES IMPLANTATIONS LOGISTIQUES : DÉCISIONS GÉNÉRATRICES D'EXTERNALITÉS NÉGATIVES**

En France, l'impact des implantations logistiques sur les flux des transports<sup>6</sup> a fait l'objet de plusieurs études. Le trafic routier en poids lourds peut atteindre en moyenne 25 voyages par semaine pour 1000 m<sup>2</sup> construits en flux entrant et en flux sortant (Commissariat Général au Développement Durable, 2012). Cela aura comme enjeux majeurs : la congestion et la pollution.

Dans la perspective de minimiser les nuisances et éviter la cherté du foncier, les prestataires logistiques ont tendance à se localiser loin du centre urbain. Mais cela engendre à son tour une augmentation des distances parcourues par les véhicules et par conséquent l'émission davantage de CO<sub>2</sub> [24]. Cette évolution des flux s'accompagnera d'une forte pression sur l'emprise du sol en matière de création ou d'extension des voies routières, ferroviaires, portuaires...etc. L'impact des implantations logistiques sur les habitants n'est pas à ignorer puisque dans le contexte marocain souvent les terrains urbains, périurbains ou ruraux sont souvent occupés soit par des propriétaires (résidents/agriculteurs) ou par des bidonvillois. De surcroît, les terrains destinés à la réalisation de la zone logistique ne sont pas apurés, un processus de négociation / arrangement est nécessaire avec ces occupants pour les libérer.

Le rapport de l'étude d'impact de la ZLMF de Zenata a recensé une centaine de maisons et des dizaines d'étables et d'entrepôts de stockage, etc. La surface totale du bâti étant à démolir est d'environ 50ha. Cela ne va pas sans incidence sur les cultures céréalières (maraichères) développées par les habitants ainsi que sur l'élevage de bovins et des ovins. La Société d'Aménagement de Zenata chargée de la conception du plan d'action de réinstallation prévoit un ensemble de types d'occupants à prendre en considération lors de la phase de l'apurement du foncier. Cette liste regroupe les bidonvillois, résidents sur des terrains du domaine privé de l'Etat, « Zinataires », locataires, fermiers (locataires de terres), propriétaires fonciers résidents d'une manière permanente, propriétaires fonciers non résidents, industriels, petites activités, éleveurs, etc. La perte d'activité et

---

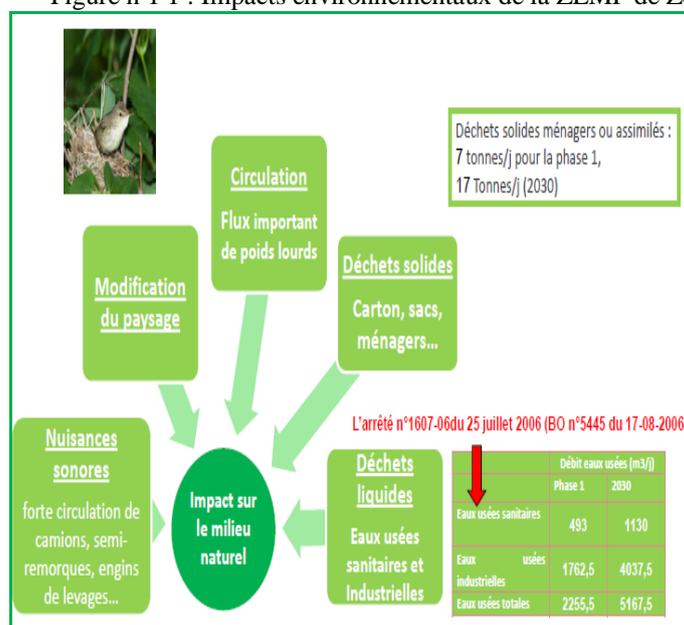
<sup>6</sup> En matière d'impact sur les flux des moyens des transports, il a été impossible d'obtenir des informations sur les flux de camions entrant et sortant de la PFL étant donné que cela est considéré par les responsables rencontrés comme une information confidentielle.

d'emploi, de revenu, de loyer, de maison, de surfaces agricoles,...etc, sont autant d'impacts qui résultent de la mise en place des projets logistiques.

Pour chaque famille, un plan de compensation est proposé (relogement, indemnisation dans le cadre de l'expropriation, assistance au déménagement, assistance à la réinstallation des activités...etc). Pour ce qui est de la PFL de la SNTL, nous confirmer le responsable du projet<sup>7</sup> chargé à l'époque de l'apurement du foncier nécessaire à sa création, le terrain acheté de 28h auprès de l'ERAC de Casablanca s'est vu occupé par Cinq habitants. Afin de ne pas retarder le démarrage du projet, un processus de négociation a été entamé avec les occupants/habitants et qui a abouti à un accord d'indemnisation d'enviro 400.000,00 Dh/chacun.

La création des plateformes logistiques consomme les surfaces agricoles utiles notamment si elles sont construites dans les zones périurbaines ou rurales. L'exemple du parc logistique LOGINTEK à la commune rurale de Sidi EL Ayedi est révélateur de ce constat. Les impacts sur le milieu naturel ne sont pas à ignorer notamment en matière de génération des déchets solides et liquides, d'émission de CO2 et de nuisances sonores résultant des flux de poids lourds. Les impacts environnementaux prévisionnels de la ZLMF de Zenata sont résumés dans la figure ci-après.

Figure n 1 1 : Impacts environnementaux de la ZLMF de Zenata



**Source :** (SPIM AURP, 2014) [ 21].

Pour (Savy. M, 2015) [25], les implantations logistiques sont aussi sources de problèmes d'ordre sociaux dans la mesure où les employés y travaillant sont amenés à faire des déplacements domicile-travail de manière quotidienne. A notre sens le problème est moins accentué pour les PFL urbaines et périurbaines. L'exemple de la PLF de la SNTL est révélateur dans ce sens, son implantation a fait augmenter le prix de la location résidentielle dans les quartiers environnants de la ville nouvelle de Zenata de 40 à 50%. Une chose confirmée par le responsable logistique d'IKEA étant donné que les deux projets d'envergure sont installés à proximité dans la même zone de Zanata. Pour les PFL lointaines en zones périurbaines ou rurales, certains auteurs recommandent, dans le cadre des politiques d'accompagnement des plates-formes, d'anticiper la demande de logements et de proposer des solutions de transport domicile-travail adaptées. Le parc logistique LOGINTEK situé dans une commune rurale semble avoir satisfait cette exigence puisqu'il proposera un cadre de vie au complet : 4500 logements sociaux, 450 logements économiques, 50 Villas jumelées, centres commerciaux, écoles, mosquées, banques...etc. A tel point qu'on peut se demander si ce n'est pas un projet immobilier déguisé en forme de projet de parc logistique.

Quant à la logistique urbaine à Casablanca, les problèmes de la circulation et de la livraison de marchandises en ville constituent un sérieux problème pour le tissu économique urbain. La ville compte quelques 231000 points de vente soit environ 30% du réseau de distribution au niveau national (AMDL, 2015) [ 26]. La structure urbaine de la ville Casablanca est contraignante pour la logistique urbaine en raison de la présence en plein milieu urbain des principaux marchés de gros et détails et qui constituent des plateformes

logistiques de fait: Derb Omar, Derb Ghallef, marché de bois, marché des ferrailleurs, abattoirs, marché de fruit et légumes et de poisson. Ces « centralités » sont génératrices de flux passagers et de marchandises avec les problèmes de congestion qui en découlent[27]. Ces « points noirs »<sup>8</sup> conjugués aux problèmes de congestion au niveau du port de Casablanca rendent les opérations de transport de marchandises en ville une tâche difficile pour les prestataires logistiques, les clients-distributeurs et les citoyens casablancais avec les problèmes de pollution que pose une telle situation à la fois sonores et d'émission de CO<sub>2</sub>.

## VI. CONCLUSION

A l'échelle territoriale, la logistique est devenue un facteur de compétitivité, d'attractivité et du développement territorial. Mais l'automatisme de la relation a été largement critiquée par plusieurs auteurs qui s'accordent sur le caractère permissif de ces infrastructures dans le développement[28]. L'observation des territoires qui abritent ces implantations logistiques nous montrent que, sans stratégies d'accompagnement notamment les liaisons et les connexions routières, le développement territorial reste manifesté et limité aux emplois créés et aux ressources de la fiscalité locale. L'exemple de la PFL de la VOIE EXPRESS à Lakhyaya est révélateur de ce constat, nous confirme le Responsable logistique de la société. « *Depuis que nous sommes installé en 2009, la route menant à la PFL est dans un état « catastrophique » ne permettant pas de rouler plus de 40Km/H pour les véhicules utilitaires comme pour les camions Poids Lourds, cela n'encourage pas les prestataires logistiques à venir s'installer ici* ».

Par ailleurs, les atouts de la logistique pour le territoire ne doivent pas cacher ses effets générateurs d'externalités négatives (nuisances, déchets, émission de CO<sub>2</sub>... etc). La région de Casablanca-Settat, première métropole économique et nœud logistique au niveau national est appelée à jouer un rôle de locomotive dans ce domaine. S'agissant de l'inscription spatiale de la logistique dans cette région, la SNDCL au même titre que les documents de planification urbaine plaident pour une structuration cohérente des infrastructures logistiques à l'échelle périurbaine et urbaine. Mais la réalité est tout à fait contraire, on assiste à un développement à la fois concentré, entre l'axe AIN SBAA et Mohammedia, et désorganisé sur le reste du territoire.

Au regard des enjeux économiques et territoriaux des PFL, l'intervention de l'Etat se trouve donc primordiale au sens de (Paché. G & El Khayat. M, 2016) [ 29] « ...car au final, s'il est une constante de retenir dans les évolutions du transport et de la logistique, c'est bien l'imbrication de plus en plus prégnante entre logiques privées et logiques publiques. La puissance publique a son mot à dire dès lors que des choix structurants effectués par des acteurs privés conditionnent le bien-être collectif. »<sup>9</sup>.

La création de L'AMDL en 2010, en tant qu'organe de gouvernance et de régulation dans le domaine de la logistique, s'inscrit dans ce cadre. L'action publique doit être présente d'une manière directe pour réguler le développement du secteur (concurrence intra sectorielle, maîtrise du rythme de développement et des enjeux environnementaux et sociétaux... etc). Cette gouvernance est complexe étant donné la pluralité des acteurs et des échelles d'intervention avec des logiques tantôt convergents tantôt divergents.

## REFERENCES

- [1]. Joignaux. G. Quel impact de la logistique sur le développement territorial. Notes de synthèse du SESP, 168. (2008).
- [2]. Strale.M. Une typologie empirique des plates-formes logistiques et de leurs activités. (2013)
- [3]. Raimbault. N. Gouverner le développement logistique de la métropole : Revue d'Économie Régionale & Urbaine, (2014),
- [4]. Banque Mondiale, Ministère de l'Équipement et du transport *La logistique* du commerce et la compétitivité du Maroc, Rapport. (2006),
- [5]. Bérion. P et al, 2007
- [6]. EUROTRANS Consultants, 2005) [6].
- [7]. Blanquart. C et al. Méthodologie d'évaluation socio-économique des plates-formes logistiques et de transport multimodales: l'analyse de Dourges et de Miramas (2012).
- [8]. OCDE. (2015). Développement du secteur privé, Aperçu du projet Rapport d'évaluation Maroc Cadre juridique du développement des Marne-la-Vallée. (2008).
- [9]. HESSE M . The city as a terminal: The urban Context of logistics and Freight. Ashgate, Aldershot. (2008).
- [10]. étude cete nord-picardie canal seine-nord europe: quelles retombées socio-économiques attendre des plates-formes logistiques et quelles dynamiques territoriales susciter?. (2008).
- [11]. ACT Consultants, étude sur l'appréciation de l'impact de la filière logistique sur les territoires des arrondissements d'Arras et Lens au regard du développement durable. Commanditée par DRE Nord-Pas-de-Calais (2007)
- [12]. ACT Consultants, étude sur l'appréciation de l'impact de la filière logistique sur les territoires des arrondissements d'Arras et Lens au regard du développement durable. Commanditée par DRE Nord-Pas-de-Calais (2007)
- [13]. Strale.M. Une typologie empirique des plates-formes logistiques et de leurs activités. (2013)
- [14]. Hesse. M & Rodrigue J-P. The transport geography of logistics and freight distribution, Journal of Transport Geography.(2004)
- [15]. Boudoin D & Morel C. Logistique Urbaine : l'optimisation de la circulation des biens et services en ville.(2000)

- [16]. Savy. M. Les plates-formes logistiques. numéro spécial "20 ans de logistique". *Logistique Magazine*.(2005). 184.infrastructures de transport : Enrichir les approches du développement territorial. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, Vol(4) 12,pp. 171- (2004).
- [17]. CETE Picardie. Canal Seine-Nord Europe: quelles retombées socio-économiques attendre des plates-formes logistiques et quelles
- [18]. Becker D. Le développement des implantations logistiques en France et ses enjeux pour les politiques d'aménagement. Conseil Général des Ponts et Chaussées. Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer. Page 95(2003).
- [19]. Bounie N. La zone d'activité logistique comme levier de développement économique des territoires, Thèse de doctorat de l'Université Paris-Est. (2017)
- [20]. Savy. M. Les plates-formes logistiques. numéro spécial "20 ans de logistique". *Logistique Magazine*.(2005).
- [21]. Bounie N. La zone d'activité logistique comme levier de développement économique des territoires, Thèse de doctorat de l'Université Paris-Est. (2017)
- [22]. Baudelle G., Guy C., Mérenne-Schoumaker B., , Le développement territorial en Europe. Concepts, enjeux et débats, coll. Didact Géographie, éd. Presses Universitaires de Rennes, 281p(2011)
- [23]. Savy. M. Les plates-formes logistiques. numéro spécial "20 ans de logistique". *Logistique Magazine*.(2005).
- [24]. Savy. M. La logistique en France: État des lieux et pistes de progrès. (2015).
- [25]. Savy. M. La logistique en France: État des lieux et pistes de progrès. (2015).
- [26]. AMDL. Etude pour la structuration de la logistique urbaine Casablanca, état des lieux et perspectives(2015).
- [27]. AMDL. La stratégie logistique au maroc, bilan et perspectives de développement. (2016).
- [28]. Blanquart. C et al. Méthodologie d'évaluation socio-économique des plates-formes logistiques et de transport multimodales: l'analyse de Dourges et de Miramas (2012).
- [29]. Paché. G & El Khayat. M. invitation aux flux: Entre transport et espace. Ex-en-provence: Presses Universitaires de Provence.(2016)