

Papiers de Recherche | Research Papers

La distance est-elle toujours importante pour organiser l’approvisionnement alimentaire urbain?

Le cas de l’agglomération de Rabat

S. LEMEILLEUR*, M. ADERGHAL**, O. JENANI*,
A. BINANE**, B. ROMAGNY**, P. MOUSTIER¹

Janvier 2019

Pour citer ce papier :

S. LEMEILLEUR, M. ADERGHAL, O. JENANI, A. BINANE, B. ROMAGNY, P. MOUSTIER (2019) “La distance est-elle toujours importante pour organiser l’approvisionnement alimentaire urbain? Le cas de l’agglomération de Rabat”, *Papiers de Recherche AFD*, n° 2019-91, Janvier.

Contact à l’AFD :

balineaug@afd.fr

* CIRAD, UMR MOISA

** Equipe de Recherche sur la Région et la Régionalisation (E3R), Laboratoire de Recherche sur le Local et le Régional (LADLOR), Faculté des Lettres et des Sciences Humaines de Rabat, Université Mohammed V, LMI Mediter

Papiers de Recherche de l'AFD

Les *Papiers de Recherche de l'AFD* ont pour but de diffuser rapidement les résultats de travaux en cours. Ils s'adressent principalement aux chercheurs, aux étudiants et au monde académique. Ils couvrent l'ensemble des sujets de travail de l'AFD : analyse économique, théorie économique, analyse des politiques publiques, sciences de l'ingénieur, sociologie, géographie et anthropologie. Une publication dans les *Papiers de Recherche de l'AFD* n'en exclut aucune autre.

L'Agence Française de Développement (AFD), institution financière publique qui met en œuvre la politique définie par le gouvernement français, agit pour combattre la pauvreté et favoriser le développement durable. Présente sur quatre continents à travers un réseau de 72 bureaux, l'AFD finance et accompagne des projets qui améliorent les conditions de vie des populations, soutiennent la croissance économique et protègent la planète. En 2014, l'AFD a consacré 8,1 milliards d'euros au financement de projets dans les pays en développement et en faveur des Outre-mer.

Les opinions exprimées dans ce papier sont celles de son (ses) auteur(s) et ne reflètent pas nécessairement celles de l'AFD. Ce document est publié sous l'entière responsabilité de son (ses) auteur(s).

Les *Papiers de Recherche* sont téléchargeables sur : <https://www.afd.fr/fr/ressources>

AFD Research Papers

AFD Research Papers are intended to rapidly disseminate findings of ongoing work and mainly target researchers, students and the wider academic community. They cover the full range of AFD work, including: economic analysis, economic theory, policy analysis, engineering sciences, sociology, geography and anthropology. *AFD Research Papers* and other publications are not mutually exclusive.

Agence Française de Développement (AFD), a public financial institution that implements the policy defined by the French Government, works to combat poverty and promote sustainable development. AFD operates on four continents via a network of 72 offices and finances and supports projects that improve living conditions for populations, boost economic growth and protect the planet. In 2014, AFD earmarked EUR 8.1bn to finance projects in developing countries and for overseas France.

The opinions expressed in this paper are those of the author(s) and do not necessarily reflect the position of AFD. It is therefore published under the sole responsibility of its author(s).

AFD Research Papers can be downloaded from: <https://www.afd.fr/en/ressources>

AFD, 5 rue Roland Barthes

75598 Paris Cedex 12, France

✉ ResearchPapers@afd.fr

ISSN 2492 - 2846

La distance est-elle toujours importante pour organiser l'approvisionnement alimentaire urbain? Le cas de l'agglomération de Rabat

S. Lemeilleur, M. Aderghal, O. Jenani, A. Binane, B. Romagny, P. Moustier

Résumé

La question de sécurité alimentaire et nutritionnelle (SAN) des populations des villes est devenue centrale ces dernières années suite aux phénomènes de métropolisation croissants, notamment dans les pays du sud. En effet, la dynamique d'urbanisation s'accompagne de nouveaux besoins alimentaires et nécessite le déploiement de nouvelles zones marchandes. Pour satisfaire cette demande urbaine, les systèmes de distribution alimentaire (SDA) doivent s'adapter. Les villes marocaines n'échappent pas à ce défi. Dans cet article, nous cherchons à comprendre quelles sont les zones de production qui alimentent la ville de Rabat au Maroc, dans un contexte où l'urbanisation avance mais où le secteur de distribution traditionnel reste dominant. Est-ce que les avancées technologiques et organisationnelles qu'effectuent aujourd'hui les grossistes marocains permettent de s'affranchir de la distance pour l'ensemble des produits ? Au travers d'enquêtes qualitatives et quantitatives auprès des protagonistes concernés, nos résultats montrent qu'à l'instar de nombreux pays, il y a bien un allongement des chaînes d'approvisionnement alimentaire pour l'agglomération de Rabat. Cependant, nous montrons que pour certains produits, les SDA n'ont pas réussi à s'affranchir de la proximité notamment de part la nécessité d'acheminer rapidement les produits très périssables. Ainsi, pour les légumes feuilles (laitue, épinard, etc.) et les plantes aromatiques (menthe, coriandre, persil) très utilisées dans la diète marocaine, seule la proximité géographique supporte les échanges commerciaux avec la ville. Par ailleurs, nos résultats montrent que les SDA traditionnels et l'immense secteur informel de l'alimentation urbaine demeurent extrêmement dynamiques et résilients au Maroc. Les produits frais passent par des marchés de gros, en principe soumis à une réglementation, ou par d'autres circuits parallèles. Le système de distribution est complexe, peu maîtrisé et désorganisé. Premièrement on assiste à la multiplicité de petits prestataires de services, d'intermédiaires de vente qui jouent un vrai rôle de services dans un contexte où les productions sont peu normées et où les technologies restent précaires. Deuxièmement, on recense une multiplicité de points de vente des fruits et légumes dans l'espace de la ville et sa périphérie, donnant lieu à des déplacements et des flux intra urbains de produits, de marchands et de consommateurs. L'existence et la pérennité de ces lieux de distribution sont fortement dépendantes des niveaux de prix du marché de gros et de liquidité des acteurs.

Mots-clés : Systèmes de distribution alimentaire, distance, fruits et légumes frais, Rabat, Maroc

Classification JEL : D23, L11, L15, Q18

Remerciements

Les auteurs tiennent à remercier le soutien financier de l'AFD pour la réalisation de l'étude.

Version originale : Français

Acceptée : Septembre 2018

Introduction

L'urbanisation croissante et les phénomènes de métropolisation engagés à l'échelle mondiale soulèvent de nouveaux défis pour les systèmes de production et distribution alimentaire (SPDA) qui pourvoient ces villes. La population urbaine s'est accrue pour représenter actuellement, plus de la moitié de la population mondiale. Selon les statistiques, en 2050, 66 % de la population mondiale habitera en ville, contre moins de 33 % en 1950 (United Nations, 2007). Pour le continent africain, les chiffres montrent une urbanisation plus tardive mais en nette accélération durant les dernières décennies, avec en moyenne sur l'ensemble du continent 40% d'urbains en 2010, et des prévisions autour de 50% en 2030 et 65% en 2060 (Ncube, 2011). La dynamique d'urbanisation s'accompagne de nouveaux besoins alimentaires (disponibilité alimentaire en quantité et diversité), et nécessite le déploiement de nouvelles zones marchandes (accessibilité et régularité alimentaire). Pour satisfaire cette demande urbaine, les SPDA doivent s'adapter. La question de sécurité alimentaire et nutritionnelle (SAN) des populations des villes est devenue centrale dans ce phénomène de développement urbain, notamment dans les pays du sud. Parmi les pays de la rive sud de la méditerranée, les grandes villes marocaines sont particulièrement concernées par cet enjeu. Au Maroc, selon le dernier recensement général de la population et de l'habitat, le taux d'urbanisation a déjà atteint 60,3% en 2014, et est particulièrement polarisé sur quelques grandes villes – il atteint par exemple 70% pour la région de Rabat-Salé-Kenitra.

Cette question de SAN n'est d'ailleurs pas seulement le fait de l'évolution de la demande mais est aussi en prise avec des changements dans les SPDA de manière plus générale. En effet, dans le même temps, l'augmentation de la démographie urbaine induit un recul des terres agricoles à la frontière des villes grandissantes. La pression foncière et sur les ressources menace la durabilité des activités agricoles périurbaines qui ont longtemps joué un rôle prépondérant pour alimenter les villes. D'autres zones de production (bassins de production spécialisés, importations, etc...) ont pris le relais. Cet éloignement des zones d'approvisionnement va de pair avec la modernisation des systèmes de distribution (différents formats de la grande distribution), la modernisation des moyens technologiques et logistiques qui les accompagnent (infrastructures et équipements de transport, stockage réfrigéré, télécommunication, etc.) ainsi que des innovations organisationnelles spatiales (regroupement, économie d'échelle, etc.) et des modalités d'approvisionnement qui se complexifient (contractualisation voire intégration verticale, c'est-à-dire, combinaison de différents stades de la filière, par exemple, par des investissements des distributeurs dans la production). Le développement de la grande distribution est une forme de modernisation, comme celle de marchés de gros mieux équipés et organisés pour la transparence des offres et des prix.

Ces transformations majeures des SPDA dans les différents stades d'évolution des marchés ont largement été documentées dans la littérature en économie du développement (voir Reardon and Timmer, 2007...). L'importance des vagues successives de diffusion de ces transformations dans le monde, décrite dans cette littérature, laissait alors supposer que l'ensemble des SPDA dans le monde serait sous peu dominé par les acteurs majeurs de cette distribution moderne (Traill, 2006). Néanmoins, et peut-être particulièrement après la crise économique de 2008, ces vagues de

diffusion semblent s'être ralenties et on assiste à une forte résistance des systèmes de distribution dits traditionnels dans de nombreux pays.

Le Maroc semble faire partie de ceux-là. La distribution moderne y reste minoritaire. La modernisation passe avant tout par les marchés de gros, passage obligatoire réglementé des fruits et légumes frais. Les systèmes de distribution traditionnels pour ces produits (petites épiceries de quartier, souk, marchands de rue, etc) restent prédominants. Pourtant le déplacement des frontières des grandes villes y a bien lieu. Le ministère de l'agriculture marocain a estimé en 2004, que la surface agricole utile (SAU) consommée par l'urbanisation à l'horizon de 2025 sera de près de 90 000 ha, soit un rythme moyen d'environ 4 500 ha par an (Valette & Philifert, 2014). Chaque année, le déplacement des frontières de la ville fait perdre au Maroc une part importante de ses terres agricoles et éloigne d'autant plus les systèmes de distribution urbain de leur zone d'approvisionnement.

Dans cet article, nous cherchons à comprendre comment le degré d'éloignement à la ville des zones de production affecte les modalités organisationnelles d'approvisionnement dans les systèmes de distribution alimentaire (SDA) urbains. Quelles sont les zones de production qui alimentent la ville dans un contexte où l'urbanisation avance mais où le secteur de distribution traditionnel reste dominant ? Est-ce que les avancées technologiques qu'effectuent aujourd'hui les grossistes traditionnels marocains ont réellement permis de s'affranchir de la distance pour l'ensemble des produits ? Quelles innovations organisationnelles et relationnelles sont mobilisées par ces acteurs des SDA traditionnels ?

Malgré un intérêt croissant pour les SPDA des villes, il existe peu de littérature qui croise à la fois les aspects géographiques de lieux de production de l'alimentation pour les villes, les types d'acteurs concernés par ces approvisionnements et leur modalité de coordination pour cela. Hormis de récents travaux portant plus spécifiquement sur les circuits courts (Aubry and Kebir, 2013; Moustier, 2017), la littérature en économie agricole tenant compte de la distance est très peu stabilisée. Elle est pourtant ancienne, puisque les premiers modèles économiques sont développés par Ricardo (1917) et Von Thünen (1926). C'est ensuite l'économie industrielle et la récente économie géographique qui ont permis d'étoffer les analyses, notamment avec les différents types de configurations du développement des régions (Krugman, 1991) et l'identification de forces centrifuges et centripètes pour expliquer la localisation des activités (Calmette, 2008).

L'originalité de ce papier est de croiser ces approches avec celles de l'économie du développement qui s'intéressent à la réorganisation des SPDA, afin de mettre en perspective les circuits d'approvisionnement des villes dans leur dimension spatiale et leurs formes d'organisation.

La métropole de Rabat se révèle être un cas pertinent pour cette étude du fait de la grande diversité de la diète alimentaire marocaine, de la forte vocation agricole du pays, et de son infrastructure de transport importante (routier et portuaire). Pour cette recherche, nous utilisons

à la fois des statistiques nationales et des données que nous avons collectées pour appréhender les flux d'approvisionnement des marchés de gros institutionnels de l'agglomération de Rabat. Nous complétons ces données quantitatives par des enquêtes qualitatives auprès de grossistes et détaillants de l'agglomération.

Les résultats de cette recherche nous permettent de mieux appréhender les modalités d'articulation entre ville et zones de production agricole, locales ou nationales, en fonction des types de lieux de distribution, et la substituabilité ou complémentarité des réseaux d'échanges commerciaux entre ces zones et circuits en fonction du type de produits. Nous avons donc choisi de nous intéresser à trois produits, plus ou moins périssables, représentant un enjeu important en termes de sécurité alimentaire et de diversification de la diète : la tomate, la menthe et le poulet.

Dans la première partie, nous revenons sur les différentes approches qui s'intéressent à la localisation des activités et à la distance au marché dans la littérature en économie, et utiles à notre analyse. Dans une deuxième partie, nous présentons notre étude de cas, puis dans la troisième partie la méthodologie de notre recherche. Dans une quatrième partie, nous exposons les résultats de nos enquêtes sur l'architecture et l'organisation des SPDA dans l'espace de l'agglomération de Rabat. Nous discutons dans une cinquième partie des enjeux en termes de sécurité alimentaire et de répartition de la valeur ajoutée et d'emplois générés par ces SPDA, avant de conclure.

I. Littérature

1.1. La distance dans les théories et modèles économiques

La localisation géographique des activités économiques et les phénomènes d'agglomération ont donné lieu à des théories et des modèles qui cherchent à analyser et à expliquer l'organisation des agents économiques et de leurs activités dans un espace géographique donné. Ces modèles et théories sont devenus une partie intégrante de la géographie économique et de l'économie spatiale et tentent de répondre aux questions : Comment s'organisent les activités économiques ? Où et pourquoi ? Bien que structurées relativement récemment en discipline, ces théories et modèles sont issus de travaux anciens : d'une part Ricardo (1817) développe l'idée d'avantage comparatif entre différents pays qui justifie une spécialisation des activités dans l'espace mondial ; et d'autre part, Von Thünen (1826) développe l'idée de la productivité marginale selon la localisation vis-à-vis de la ville-marché. Ce dernier est considéré comme le précurseur de la théorie de localisation et l'initiateur de l'économie géographique.

Von Thünen propose une explication de la localisation des activités économiques en fonction de la rente foncière des différentes activités agricoles. Dans le modèle de Von Thünen, la ville est considérée comme étant le seul marché (monopole) où les agriculteurs (propriétaires terriens) vendent leur production à un prix unique. Dans son modèle, la fertilité des sols est supposée homogène en tout lieu. La rente foncière de chaque culture varie en fonction d'une part du prix

de vente et du coût de production de chaque activité, et d'autre part en fonction des coûts de transport liés à la distance entre les parcelles et la ville-marché et au caractère périssable des produits (plus de pertes dans le transport des cultures maraîchères et du lait que dans les cultures céréalières ou les productions forestières). La rente foncière diffère donc selon le produit et sa nature et expliquent *in fine* l'agencement spatial en cercles concentriques des différentes activités autour de la ville-marché. Premièrement, se trouvent à proximité de la ville les cultures maraîchères et les élevages de production laitière dont les rentes foncières sont élevées, d'autant plus qu'elles sont proches du marché. Ensuite, se trouvent respectivement les exploitations forestières puis les céréales qui ont des rentes foncières plus faibles mais dont les coûts de transport augmentent moins fortement avec la distance (produits peu périssables). Enfin, les élevages à viande sont les plus éloignés de la ville avec les rentes foncières les plus faibles. Le principal apport de Von Thünen est d'avoir montré l'importance des coûts de transport dans la localisation des activités, et notamment du fait que les coûts de transport croissants avec la distance parcourue diminuent la rente économique proposée par Ricardo.

Il est reproché au modèle de Von Thünen le manque de réalisme des hypothèses sur lesquelles le modèle est basé: concurrence pure et parfaite, produits indifférenciés, parcelles fertiles de manière égale, mêmes conditions agro-climatiques, ville homogène représentant un seul marché, etc. Le modèle est jugé très simpliste et caricature la réalité, mais il reste d'une originalité majeure : il définit la rente foncière comme une rente de localisation et de situation à l'inverse de Ricardo qui lie sa définition à la fertilité des sols seulement. Il met le point, pour la première fois, sur l'importance des transports et le rôle majeur que joue la ville pour structurer le paysage d'activités productrices (Calmette, 2008).

C'est seulement dans les années 1990, c'est-à-dire plus d'un siècle après ces premiers modèles, que l'analyse spatiale économique a pris un nouvel essor avec l'apport de Krugman (Krugman, 1991). Les travaux de Krugman se basent sur l'étude des phénomènes d'agglomération, la proximité et le besoin de concentration des agents et des activités économiques. Krugman modifie les hypothèses de base du modèle de Von Thünen notamment en situant son analyse en concurrence imparfaite avec des produits différenciés. Il montre que le commerce entre deux pays, deux régions ou deux villes est conditionné par des rendements d'échelle et que les régions les plus productrices sont les plus compétitives et attirent plus d'activités et d'entreprises. Dans son analyse qui forme la base de la nouvelle économie géographique, Krugman, contrairement à Thünen, considère deux régions qui sont séparées par une distance et où deux types d'activités et deux types d'agents coexistent dans chacune d'elle. La première activité concerne une production liée au sol (activité économique du type agriculture) dont le rendement est croissant dans un contexte de concurrence pure et parfaite et qui nécessite l'utilisation d'une main d'œuvre très localisée et immobile (les agriculteurs). A l'inverse, la deuxième activité concerne une activité industrielle produisant des produits différenciés en concurrence monopolistique, et qui utilise une main d'œuvre flexible et mobile (les ouvriers). Cette dernière est susceptible de se déplacer en fonction des salaires offerts. Pour Krugman, ce déplacement de la main d'œuvre peut entraîner une translation de l'activité industrielle d'une région à l'autre. Par ailleurs, dans son modèle, seuls les produits industriels subissent un coût de transport. En fonction de ces hypothèses,

L'économiste américain étudie les équilibres qui peuvent exister concernant la localisation des activités. Il cherche un équilibre de « Nash », où aucun des agents n'a intérêt à migrer. Dans cette analyse, il conclue qu'il existe deux cas de figure :

Dans le cas où toutes les activités industrielles et tous les ouvriers se trouvent dans une même région (agglomération) alors que l'activité liée au sol reste localisée dans une deuxième région, Krugman parle de la configuration « centre-périphérique ».

Dans un deuxième cas où la répartition est équitable entre les deux régions, Krugman parle d'une configuration : « convergence des régions ».

Ses travaux contribuent ainsi à analyser les conditions qui permettent la concentration de certaines activités dans certaines zones, et donc à expliquer l'accélération du surpeuplement de ces endroits.

Suite à ces travaux, des développements en économie géographique supposent qu'il existe un coût de transport des biens agricoles positif entre deux régions. Pour Calmette et Le Pottier (1995), les coûts de transport des produits agricoles non nuls jouent un rôle primordial dans la détermination de la zone de concentration. Dans son papier, Calmette (2008) montre que l'organisation de la ville dépend essentiellement de deux sortes de forces:

Les « forces centrifuges » qui favorisent la configuration « convergence des régions » de Krugman. Elles permettent à la ville d'aider au développement de la région, en d'autres termes « la ville irrigue la région ». Parmi celles-ci, l'auteur souligne les coûts de transport élevés, notamment agricoles.

Les « forces centripètes » qui favorisent la configuration « centre-périphérique ». Elles jouent en faveur de l'agglomération ou concentration des activités économiques dans un seul et unique endroit. Celles-ci comptent entre autres : les économies d'échelle et de coût de transaction, les effets d'entraînement liés aux économies d'agglomération cumulatives (plus de main d'œuvre, diffusion des savoirs et technologie, etc.)

Ces différents modèles et leurs prédictions nous seront utiles pour notre analyse.

1.2. Economie du développement : urbanisation et réorganisation des systèmes agroalimentaires

L'urbanisation, mais aussi l'augmentation des revenus, le travail des femmes, et la globalisation entre autres, ont donné lieu à des changements sociétaux et économiques sans précédent des systèmes alimentaires. L'urbanisation croissante induit un défi en termes de sécurité alimentaire des populations urbaines et provoque une constante évolution des systèmes d'approvisionnement alimentaire dans leur ensemble (Reardon et al., 2016). L'apparition des supermarchés est considérée par exemple comme une conséquence majeure de cette série de changements

(Weatherspoon and Reardon, 2003; Reardon and Timmer, 2012) mais pas seulement. De récents travaux en économie du développement s'intéressent également à la « révolution silencieuse » (Reardon, 2015) qui a lieu au niveau des maillons intermédiaires des SPDA. Ces travaux se basent essentiellement sur la nouvelle économie institutionnelle, et notamment les coûts de transaction, pour expliquer les nouvelles formes de coordination dans les circuits de distribution modernes. Les résultats de ces travaux montrent qu'en réponse à l'évolution de la demande urbaine en termes de volumes et régularité, de qualité, et de gamme de produits, les SPDA font l'objet d'une transformation structurelle et fonctionnelle.

En effet, ces transformations portent à la fois sur les modes de coordination et les activités des acteurs tout au long des filières agroalimentaires : les modes de coordination tendent vers une minimisation du nombre de fournisseurs et une centralisation des approvisionnements (plateforme et centrale d'achat). La libéralisation combinée à l'amélioration des infrastructures rurales engendre un phénomène de « désintermédiation ». Le déplacement et l'accès facilité aux exploitations agricoles ainsi que le renoncement aux services des intermédiaires ruraux permettent l'achat direct auprès des agriculteurs, et l'émergence d'un système d'intégration verticale et des contrats.

Notons que ces transformations bénéficient de l'évolution technologique rapide. Cette dernière a conduit les différents acteurs du système alimentaire, qui disposent des moyens nécessaires et suffisants, à investir dans les technologies et pratiques économisant le travail de la main-d'œuvre, dans l'objectif de répondre aux besoins et de maintenir des coûts compétitifs. Cela comprend en premier lieu des investissements dans les équipements, dont les téléphones portables constituent le meilleur exemple. Les téléphones mobiles sont utilisés aujourd'hui par tout le monde : agriculteurs, grossistes, transporteurs, détaillants, consommateurs, etc. Ils donnent l'accès à l'information (sur les prix, les volumes, la qualité, etc) même dans les zones rurales les plus éloignées (Aker and Mbiti, 2010; Reardon et al., 2016). Un autre exemple qui illustre le rôle de ces technologies dans la transformation des systèmes alimentaires est celui de la congélation, du refroidissement et du stockage. La technologie de la congélation et les camions frigorifiques ont joué un rôle primordial dans l'augmentation des distances de la chaîne d'approvisionnement. Les chaînes de refroidissement et les différentes technologies de stockage permettent aux agriculteurs, aux grossistes, aux transporteurs et aux détaillants d'empêcher les pertes. Ces transformations technologiques permettent de pallier les problèmes de l'incertitude liés aux marchés, aux prix, ainsi qu'à la distance (Reardon et al., 2016).

Reardon (2016) conclue que ces technologies améliorent l'efficacité des systèmes. Elles accroissent la production alimentaire tout en supprimant l'effet de la distance et permettant de produire toute l'année. Par conséquent, elles assurent une sécurité alimentaire pour les consommateurs.

1.3. A l'intersection entre économie géographique et l'économie du développement

Dans ce travail de recherche, nous avons souhaité croiser ces deux courants de littérature en économie géographique et économie du développement pour comprendre comment les lieux d'approvisionnement des villes et leur distance à celles-ci sont combinés à des types d'arrangements organisationnels en fonction de la nature des produits (notamment plus ou moins périssable) d'une part, et du type de circuit de distribution (plus ou moins modernisé, plus ou moins équipé, plus ou moins différencié) d'autre part.

Dans notre travail de recherche, nous nous référons également aux différents modèles de l'économie géographique pour notre analyse. Néanmoins, nous considérons les activités agricoles comme mobiles et de moins en moins liées au sol : d'une part l'agriculture industrielle fait intervenir de la main d'œuvre ouvrière mobile, remplace la fertilité des sols par l'ajout d'intrants extérieurs et les conditions agro-climatiques avantageuses peuvent être en partie reconstituées dans divers lieux par l'irrigation et l'utilisation de serres ; mais aussi parce qu'un propriétaire terrien dont l'activité agricole n'est plus rentable peut choisir de vendre sa terre et de migrer en ville. Par ailleurs, inversement aux auteurs de ces modèles, on s'intéresse uniquement au secteur agricole mais on considère la ville comme un marché différencié (différents circuits de distribution plus ou moins modernisés). Aussi, au modèle de Von Thünen, nous introduisons de nouvelles forces centripètes pour expliquer les lieux d'approvisionnement des villes en denrées alimentaires : premièrement les économies d'échelle et d'agglomération de l'agriculture industrielle (notamment la forte utilisation de main d'œuvre) ; deuxièmement les équipements et technologies (infrastructures de transport, téléphones portables, transport réfrigéré, etc) et troisièmement les innovations organisationnelles (intégration verticale, grossistes dédiés, contrats de production et de vente, etc). Ainsi, d'un modèle de convergence des régions avec une diversité d'activités dans chacune d'elles, agencées de manière concentrique autour de la ville-marché, les nouveaux éléments de la modernisation des SPDA – tant à la production qu'à la distribution – pourraient amener vers une spécialisation des régions sur certaines activités agricoles.

Quelques auteurs ont tenté un rapprochement entre proximité physique et proximité relationnelle dans les systèmes alimentaires (Torre, 2001) (Aubry and Kebir, 2013), et notamment dans les pays en développement (Moustier, 2017). Selon la revue de littérature de Moustier (2017), et conformément aux prédictions du modèle de Von Thünen, dans la plupart des pays en développement, les zones périurbaines sont encore prépondérantes dans l'approvisionnement des villes en production alimentaire très périssables (légumes feuilles et plantes aromatiques). Par ailleurs, malgré la modernisation organisationnelle des différents circuits de distribution, les systèmes d'approvisionnement éloignés font intervenir plus d'intermédiaires et mobilisent moins de contrats que les systèmes d'approvisionnement périurbains. Contrairement à ce qui est décrit dans le secteur de la distribution moderne – où la distance s'allonge avec le grossissement des villes mais où les circuits « restent » courts (au sens du nombre limité d'intermédiaires) grâce au développement des contrats et des équipements technologiques – dans les circuits plus traditionnels, la proximité relationnelle n'est pas déconnectée de la proximité géographique (Moustier, 2017).

Dans la continuité de ces travaux nous cherchons à comprendre quel rôle peut (encore) avoir la distance dans l'organisation des systèmes d'approvisionnement. Est-ce que les avancées technologiques ont réellement permis de s'affranchir de la distance pour l'ensemble des produits ? En est-il de même pour les marchés traditionnels ou modernes ? A l'inverse, si les infrastructures et moyens de télécommunication se sont modernisés dans la plupart des pays, que les bassins de production spécialisés présentent des avantages comparatifs sans conteste en comparaison à une agriculture péri-urbaine atomisée, pourquoi cette agriculture se maintient-elle ? Existe-t-il des forces centrifuges pour expliquer la présence de cette agriculture ?

Ces questions sur le rôle des différentes agricultures dans l'approvisionnement des villes soulèvent des enjeux importants d'une part quant à leur influence dans l'alimentation urbaine et d'autre part en termes socio-économiques pour les producteurs et les différents intervenants des systèmes d'approvisionnement.

L'article propose de s'intéresser à ces questions dans le contexte des SPDA marocains.

II. Le cas des systèmes d'approvisionnement alimentaire au Maroc

Le Maroc est aujourd'hui marqué par une urbanisation accrue. Actuellement, plus de 60% de sa population est considérée comme urbaine (HCP, 2014). L'exemple de l'agglomération de Rabat qui comprend les villes adjacentes de Salé, Skhrat et Temara est probant. Cette agglomération connaît une forte extension le long de la côte et vers l'intérieur des terres. Cette extension se fait sous la pression d'une démographie en hausse et des besoins de décongestionnement des centres historiques de Rabat et Salé. La population de cette conurbation est passée de 1 699 372 habitants en 2004, à 2 113 000 en 2014, soit 19,6% de plus en 10 ans. La population supplémentaire se répartit entre Salé (plus 212 500 hab) et Skhirat / Temara (plus 251 128 hab.), alors que la ville de Rabat a vu sa population régresser de 50 000 personnes entre les deux recensements. Ces communes adjacentes sont autant de lieux propices pour accueillir les nouvelles populations attirées par la capitale, et servent aussi pour le recasement des « bidonvillois ». La forme la plus spectaculaire de l'étalement urbain est matérialisée par la naissance de villes nouvelles, Sala Al Jadida avec son prolongement au niveau de la commune de Hsain, et la ville de Tamesna dans la commune de Sidi Yahya des Zaer.

Cette nouvelle configuration n'est pas sans conséquences sur la demande alimentaire intérieure. Cette demande n'est cependant pas linéaire. Au-delà des enjeux quantitatifs de plus en plus prégnants, cette demande évolue sur le plan qualitatif avec le développement de différentes classes sociales urbaines et de pratiques très différenciées. Selon Ncube (2011), les mutations de la demande alimentaire urbaine des différentes catégories socioprofessionnelles constituent un facteur crucial d'évolution des SDA en Afrique. La différenciation des comportements alimentaires au Maroc est caractérisée pour certains par une augmentation de la diversité de la diète alimentaire, notamment avec une forte demande en fruits et légumes et en produits laitiers frais (Gergely, 1997). Pour de nombreux urbains, on observe aussi une « réduction du temps passé à l'achat, à la préparation et à la consommation des aliments » (Ronzon et al., 2011) qui se

traduit donc par l'augmentation de la consommation de produits transformés dans la distribution moderne, dans la restauration hors foyer ou auprès de vendeurs de rue (Padilla, 2008). Dans le même temps, ce développement de la (des) classe(s) moyenne(s) côtoie celui de nombreuses catégories populaires, dotées de revenus faibles et instables qui continuent à s'approvisionner principalement sur des marchés alimentaires informels. L'extrême pauvreté et l'insécurité alimentaire qui ont longtemps été avant tout rurales, se sont ainsi exportées dans la ville, notamment au sein de ces catégories populaires. Selon Ravaillon et al. (2007), le taux d'urbanisation des pauvres est plus rapide que celui de l'ensemble de la population, et ce, particulièrement en Afrique.

Cette double évolution dans la demande alimentaire urbaine est également spatialement différenciée, cause et conséquence d'une offre différente de l'alimentation selon les types de quartier (Powell et al., 2007). Au Maroc, cette fragmentation socio-spatiale de la capitale entre des quartiers dotés d'attributs diversifiés se double ainsi d'une fragmentation des systèmes d'approvisionnement (Rousseau et al., 2017) dont la prise en compte est également un enjeu fort de l'approvisionnement et alimentaire des villes dans ses multiples dimensions, (disponibilité, accessibilité, diversité et régularité).

Cette croissance démographique donne lieu à des défis majeurs liés à la sécurité alimentaire des villes mais également à la place de l'agriculture marocaine pour alimenter ces villes.

Le ministère de l'agriculture marocain a estimé en 2004, que la SAU consommée par l'urbanisation à l'horizon de 2025 sera de près de 90 000 ha, soit un rythme moyen d'environ 4 500 ha par an (Valette & Philifert, 2014). Chaque année, le déplacement des frontières de la ville, fait perdre au Maroc une part importante de ses terres agricoles périurbaines. Néanmoins, depuis longtemps, les grandes villes ne sont plus approvisionnées uniquement par leur seule agriculture urbaine et péri-urbaine. Selon les filières et les infrastructures routières et logistiques existantes, les flux d'approvisionnement alimentaire des villes ont gagné à chaque fois en amplitude, en complexité et en diversité (locaux, nationaux, internationaux).

Les espaces de production agricoles pourvoyeurs en produits alimentaires des villes se sont recomposés en fonction à la fois des opportunités commerciales notamment à l'exportation, des produits consommés par les citoyens et du pouvoir d'achat de la demande du marché intérieur, et de la valeur intrinsèque de la terre, pas seulement pour l'agriculture (accès au foncier, à l'eau, aux marchés, aux subventions, etc.) mais aussi pour les autres secteurs non agricoles, notamment industriel et immobiliers. Au Maroc, ils ont été également fortement reconfigurés par l'évolution des politiques publiques. Tout en cherchant à assurer la sécurité alimentaire du pays, celles-ci ont favorisé dès les premières années de l'indépendance une stratégie de libéralisation conforme aux plans et orientations imposés par le contexte international (Plan d'ajustement structurel en 1983, Accord OMC en 1995). Or elles n'ont pas touché de la même manière toutes les filières. Dans un objectif de sécurité alimentaire et de paix sociale, les politiques suivies ont privilégié une protection à la consommation de certains produits de base comme la farine et le pain : d'une part, les prix de la farine et du pain sont administrés et maintenus à un faible niveau, et d'autre part,

L'Etat subventionne une partie des importations nécessaires pour couvrir le déficit structurel de production par rapport aux besoins nationaux (Lemeilleur et al., 2009). Le Maroc importe chaque année des quantités importantes de blé représentant en moyenne environ un tiers de la consommation nationale (FAOSTAT, 2014), et parfois bien plus durant les années marquées par un fort déficit pluviométrique. Parallèlement, c'est l'agriculture pour l'exportation qui a fortement bénéficié de l'appui des politiques agricoles et notamment les productions de fruits et légumes frais. Le Maroc est classé 4^{ème} exportateur mondial pour la tomate et 8^{ème} pour les agrumes (DEPF, 2014). D'abord orientés pour l'exportation, les écarts de triage de ces productions constituent une grande partie de l'approvisionnement urbain (Codron et al., 2014). Pour le marché intérieur, c'est au niveau de la structuration des marchés de gros urbains que ces productions de fruits et légumes ont bénéficié de l'intervention publique. Ces marchés administrés par les autorités publiques, représentent un investissement dans la construction de halles de gros regroupant l'offre et permettant une meilleure transparence des prix sur les marchés. L'Etat impose le passage obligatoire de tous les produits frais par ces marchés de gros institutionnels. S'il est admis qu'une part importante de la production ne respecte pas cette obligation (30% à 50% selon les chiffres non officiels du Ministère de l'industrie), il n'en reste pas moins que c'est autour de cette structuration formelle que l'ensemble des autres circuits s'articulent, même pour les produits qui ne sont pas assujettis à cette obligation. Dans l'agglomération de Rabat, il existe trois marchés de gros réglementaires – Rabat, Salé et Témara – qui jouent également le rôle de marché de consommation. Il existe également un marché de gros non réglementaire à Bouknadel et de nombreux souks hebdomadaires qui font également de la vente en gros de manière informelle dans un rayon de 20 à 100 km (Skhirat, Ain Aouda, Shoul, El Gharb, Sidi Yahia, Laayayda, Si Allal Bahraoui, Tiflet, Rommani, Maaziz).

Ces nombreux lieux de consommation traditionnels au sein de l'agglomération de Rabat témoignent de la forte résilience des circuits de distribution dits « traditionnels » que l'on avait cru menacés par le développement très rapide des supermarchés dans certains pays d'Afrique du Nord. On observe que même pour les consommateurs aisés, les marchés traditionnels semblent rester une source d'approvisionnement non négligeable notamment pour certains produits frais. Cette segmentation des marchés ne crée pas pour autant une opposition stricte : ils coexistent et s'articulent de manière complexe.

Au Maroc, les supermarchés jouent un rôle marginal mais croissant dans l'approvisionnement, surtout pour les classes moyennes et aisées. Ils sont apparus dès le milieu des années 1980, mais c'est seulement à partir des années 1990 que les grandes surfaces pénètrent réellement le marché national (Codron et al, 2004), menées par les groupes Marjane, Carrefour et BIM. Les quartiers les plus riches s'approvisionnent aujourd'hui principalement dans la grande distribution. Néanmoins, la fracture n'est pas si stricte, il existe une « migration alimentaire » notamment lors des souks hebdomadaires qui représentent une offre alimentaire dynamique (Rousseau et al, 2017) bien que rudimentaire – vente majoritairement en "vrac", sans emballage ni calibrage.

Les transformations des SPDA au Maroc sont par conséquent aussi profondes à l'aval – la complexité de la demande urbaine et les formats de distribution – qu'à l'amont – la

reconfiguration de l'approvisionnement pour les différents circuits. L'ensemble de ces facteurs d'évolution présents dans l'agglomération de Rabat, en font une étude de cas pertinent pour analyser la question de l'organisation spatiale et relationnelle dans les SPDA urbains.

III. Méthode

Ce travail a été réalisé dans le cadre d'un projet financé par l'Agence Française de Développement de janvier 2016 à septembre 2018. L'ensemble du travail entend : (1) caractériser les dynamiques des espaces agricoles approvisionnant l'agglomération de Rabat en identifiant les flux de productions de fruits et légumes frais ; (2) montrer l'enjeu de l'articulation entre ces différents espaces de production locaux et nationaux en identifiant les différents acteurs impliqués et en s'interrogeant sur les modalités d'approvisionnement en fonction de la distance des approvisionnements et des produits étudiés.

- Élaboration de la cartographie

Il est difficile de faire une rétrospective de la géographie des espaces agricoles, faute de statistiques régulières et spatialisées. Les sources des données sont les recensements agricoles, souvent très espacés dans le temps, ou encore les enquêtes que réalisent les services du Ministère de l'Agriculture. La caractérisation des dynamiques des espaces agricoles a donc été réalisée par une analyse historique des grandes politiques de stratégies agricoles complétée par des cartes diachroniques révélant ces évolutions spatiales. Pour établir ces cartes, nous avons essayé de croiser deux types de données. Les premières issues du Recensement Général de la Population et de l'Habitat (RGPH), concernent les taux d'urbanisation et la taille des villes, les deuxièmes relatives à la production maraîchère, par région, issues des sources du Ministère de l'Agriculture et de la Pêche Maritime.

Pour mesurer les flux, des enquêtes quantitatives ont été réalisées dans les différents marchés de gros institutionnels à raison de 20% de grossistes présents sur le marché au moment de l'enquête: soit 27 grossistes sur le marché de gros de Rabat, et 27 grossistes sur le marché de gros de Salé. Le même type d'enquêtes quantitatives a ensuite été réalisé sur 20% des détaillants présents dans un ensemble de marchés de rue (souks) et de marchés municipaux de l'agglomération (38 emplacements au total sur les communes de Rabat, Salé et Témara). Au total 505 détaillants ont été enquêtés à travers un questionnaire rapide et fermé sur la provenance de leurs produits.

Les bases de données ont permis l'élaboration des cartes de flux ainsi que l'apport de données complémentaires pour l'analyse de la description des SDA de l'agglomération.

- Choix des filières étudiées

Pour appréhender à la fois l'articulation entre différents espaces de productions locaux et nationaux et l'influence de la distance des lieux de production à la ville sur la caractérisation des

SDA, nous devons éviter les biais liés à des zones de production trop spécifiques ou à des avantages comparatifs trop marqués pour certaines productions. Nous avons choisi des productions qui peuvent être produites dans divers lieux au Maroc et donc à des distances différentes de l'agglomération de Rabat. L'analyse porte sur les filières tomate, menthe et poulet. La tomate est un ingrédient de base dans l'alimentation marocaine et est consommée quotidiennement, toute l'année. La tomate fraîche est un produit moyennement périssable, c'est-à-dire qu'elle peut se conserver entre cinq jours et une semaine. La menthe fraîche est représentative de l'ensemble constitué par les légumes feuilles (céleri, épinard, laitue etc.) et les plantes aromatiques (coriandre, persil) très régulièrement consommées au Maroc et fortement périssables. On estime la durée de conservation de la menthe à une journée, voire une demi-journée pendant les périodes chaudes. Sa consommation participe à la diversité de la diète alimentaire. La viande a également un rôle important dans la sécurité alimentaire. Au Maroc, le poulet frais est beaucoup plus consommé que les viandes rouges et le poisson ; il représente 52% de la consommation marocaine de viande animale (Barkok, 2008). La viande de poulet est extrêmement périssable (quelques heures sans frigo), aussi jusqu'aux consommateurs, ce sont des poulets vivants qui sont acheminés. De manière industrielle, le poulet est produit hors-sol dans un environnement contrôlé, et donc les fermes avicoles n'ont pas de contraintes agro-climatiques pour leur installation. La consommation de ces trois produits augmente notablement durant le mois du Ramadan, l'approvisionnement des villes en ces produits devient alors souvent problématique. Nos enquêtes de terrain ont coïncidé en partie avec cette période spéciale de l'année.

- Choix de l'échantillon pour les enquêtes qualitatives: zone d'enquête

Cette étude s'intéressant en priorité à la ville, ce sont d'abord des détaillants, des grossistes et quelques producteurs périurbains qui ont été enquêtés pour comprendre les pratiques d'approvisionnement dans ces filières. Les enquêtes réalisées en face à face sont avant tout des enquêtes qualitatives avec guide d'entretien semi-directif.

Nous avons choisi six quartiers dans l'agglomération de Rabat/Salé pour mener nos enquêtes auprès des détaillants : *Akkari*, *la Medina* et *Bouqroun* à Rabat ; *Hay Rabma*, *Douar Jdid* et *Sala Al Jadida* à Salé. Le choix est fondé sur plusieurs critères qui diffèrent selon les quartiers: (i) la proximité des marchés de gros de Rabat ou de Salé (ii) le grand nombre de détaillants au niveau de ces quartiers et la diversité des classes sociales qui s'approvisionnent auprès de ces détaillants (iii) le quartier de Sala Al Jadida qui a émergé plus récemment.

- Choix de l'échantillon pour les enquêtes qualitatives : acteurs enquêtés

Pour l'analyse, les supérettes, les supermarchés et les hypermarchés sont considérés comme relevant de la distribution moderne alors que les vendeurs dans les marchés populaires, les marchands ambulants, les marchands de rue et les épiceries feront référence à la distribution traditionnelle.

Nous avons enquêté 51 détaillants traditionnels répartis dans les six quartiers choisis et en fonction des produits vendus (13 détaillants pour les tomates, 19 pour la menthe, 19 pour les poulets). Nous avons également questionné les responsables des supérettes, supermarchés et hypermarchés qui se trouvent dans nos quartiers cibles, cités précédemment : nous avons pu enquêter 3 distributeurs modernes sur cinq existants : BIM (2 supérettes à Akkari), Marjane (1 supermarché à Hay Rahma), Carrefour (carrefour Market à la Medina, et 1 hypermarché à Hay Rahma).

Les grossistes ont été enquêtés sur les deux marchés de gros de fruits et légumes de Rabat (8 grossistes sur 15 traitant la tomate, et 3 sur 5 pour la menthe) et Salé (10 grossistes sur les 20 pour la tomate et 5 sur 16 pour la menthe) et sur le marché de gros de volaille de Rabat (5 grossistes sur les 8 permanents).

Concernant les producteurs péri-urbains, 30 producteurs ont été enquêtés au nord-est de Rabat Salé (Bouknadel) et 30 autres producteurs ont été enquêtés au sud-est de Rabat/Sale (Skhirat).

Enfin, l'analyse des pratiques d'approvisionnement bénéficie également des données quantitatives recueillies au niveau des marchés de gros et marchés populaires.

IV. Résultats

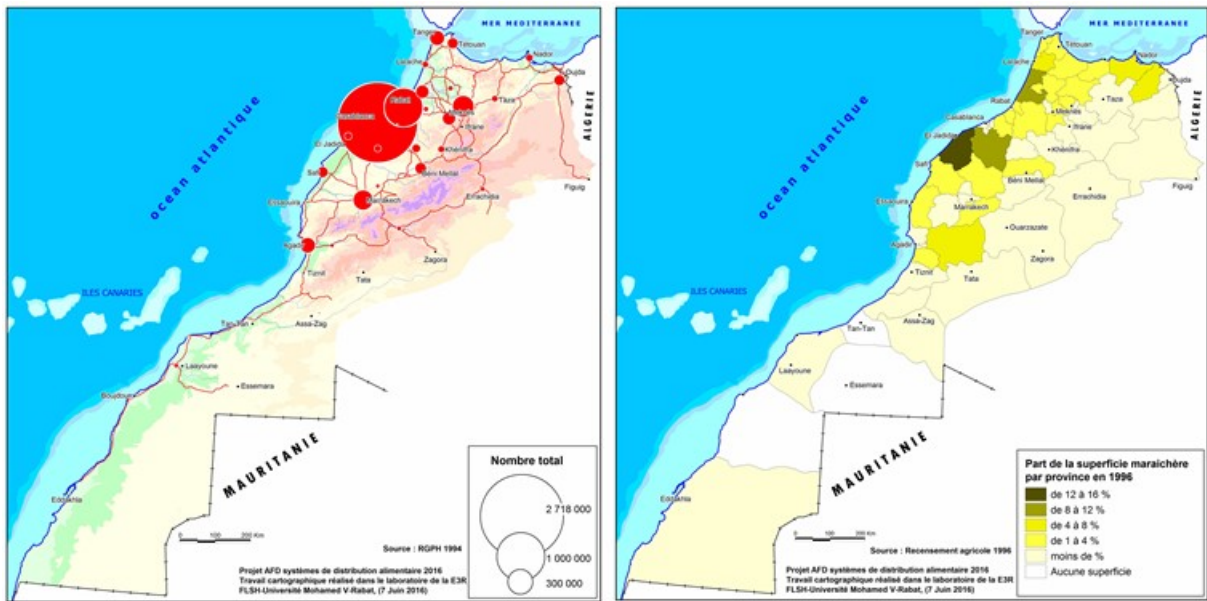
1.4. Dynamiques des espaces agricoles et des flux de distribution alimentaire à l'échelle nationale et locale

1.4.1. Urbanisation et recomposition des bassins de production des cultures maraichères

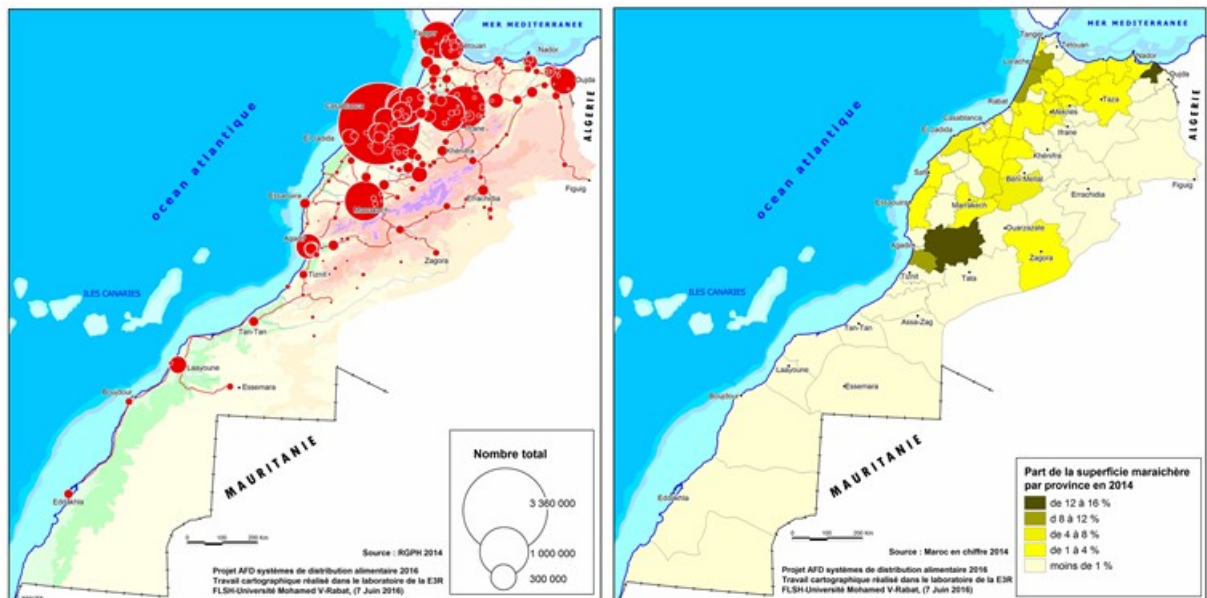
Au niveau national, la répartition spatiale des cultures maraichères est l'aboutissement d'une dynamique complexe déployée en plusieurs phases. Le développement de ces cultures est foncièrement dépendant de la structuration à la fois des zones de production et des foyers de consommation. La localisation des zones de production est aussi tributaire de la fluidité des flux de transport, autrement dit de la logistique déployée pour dépasser les contraintes des distances et l'accessibilité des marchés. Dans l'objectif de démontrer la relation entre fait urbain et profil de la filière maraichère, nous avons pris en compte la dimension historique pour comprendre les processus ayant entraîné la recomposition des espaces de productions maraichères.

Les cartes 1 et 2 réitèrent, à un intervalle de 20 ans, 1994 et 2014, la structuration du réseau urbain marocain. Celle-ci est caractérisée par le poids du littoral où se concentrent les principales villes du pays, mais avec une opposition nette entre littoral méditerranéen et littoral atlantique. La population de ce dernier est passée de 5 millions en 1971 à 9,5 millions d'habitants en 2004 et 10,2 millions en 2010 – ce poids dans la population urbaine totale est restée, toutefois, stable (57,7% en 1982 ; 58,0% en 1994 et 58,2% en 2004). Ces zones urbaines représentent un grand bassin de consommation des produits maraichers.

Les deux cartes superposent également la part de superficies maraichères par province entre 1996 et 2014. Cette spatialisation, basée sur les seules données disponibles à l'échelle des DPA et des ORMVA, ne permet pas d'aller dans le détail pour relever les nuances à l'intérieur de ces mêmes provinces, et donc nous empêche de faire figurer les espaces agricoles maraichers situés dans les banlieues urbaines en comparaison à ceux provenant des terres situées en pleine campagne, notamment dans les périmètres irrigués. Néanmoins, ces cartes font ressortir deux principales zones maraichères en 1996, le Gharb-Bas Loukkos et Chaouia-Doukkala. Ces zones se sont ensuite partiellement reconfigurées en 2014 avec l'allongement de la zone productrice du Gharb-Bas Loukkos et le déplacement très marqué de la zone de production de Doukkala vers une nouvelle province maraichère du Souss-Massa. L'extension des superficies réservées aux productions maraichères n'a pas eu lieu dans les régions marquées par une forte croissance urbaine. En reconsidérant l'évolution dans le temps de ces régions, on remarque que la dynamique des espaces maraichers n'est pas orientée dans le même sens. Ainsi, il est remarquable que parmi les régions maraichères les plus emblématiques aujourd'hui, à côté de celle des plaines atlantiques moyennes, on trouve celles qualifiées autrefois de marginales. La région du Souss-Massa offre à ce propos un exemple démonstratif. Selon les données disponibles (Maroc en chiffre sur la base des statistiques de l'ORMVSM), les superficies occupées par les cultures maraichères en 2014 sont de 30 445 ha, contre 25 873 ha en 2010, soit plus de 5 000 ha de plus en quatre ans. De plus, de nouveaux fronts pionniers sont ouverts à l'agriculture spéculative dans des régions vulnérables, oasis et montagnes. Dans une région aride, correspondant aux provinces de Ouarzazate, Zagora et Tinghir par exemple, les superficies des cultures maraichères sont passées de 3 182 ha en 2010 à 5 411 ha en 2014, soit une augmentation de 2 229 ha (+ 41%) entre les deux dates (HCP, 2014). Le déplacement des zones de production maraichère vers des régions arides est plus que problématique en termes de ressources en eau utilisées et d'épuisement des nappes. A l'opposé, les superficies cultivées dans la région englobant le Grand Casablanca et la conurbation Rabat-Salé-Skhirat-Temara, reflètent une relative régression durant ces dernières années. Loin d'une convergence des régions, c'est un modèle type « centre-périphérie » qui semble apparaître pour cette activité.



Carte 1: Armature urbaine et répartition de la SAU maraichère en 1994 et 1996



Carte 2 : Armature urbaine et répartition de la SAU maraichère en 2014

1.4.1. Dynamique historique des espaces agricoles et de l'approvisionnement des villes

Les produits maraichers constituent une denrée alimentaire essentielle pour les populations des villes. A une époque où ces populations étaient encore peu nombreuses et leurs besoins de consommation alimentaire limités, la fonction d'approvisionnement en produits maraichers des habitants des villes était remplie par les terres agricoles des banlieues proches. Au Maroc, la relation entre les villes historiques et des terroirs agricoles proches était structurelle, et il existait des circuits d'approvisionnement pour les produits frais issus des espaces périphériques.

D'ailleurs, bien souvent, les terres agricoles des environs des villes étaient la propriété de la bourgeoisie citadine, et les paysans producteurs de simples métayers (Madani, 2009). Cela n'excluait pas, cependant, la présence de terroirs dans des arrière-pays relativement éloignés à partir desquels s'approvisionnaient ces mêmes villes. La production et la mise sur le marché étaient interdépendantes et inscrites dans des circuits courts, avant la lettre. Cet ordre spatial a connu un bouleversement sans précédent, conséquence de l'accroissement des villes et de la rupture de l'interdépendance entre la ville et sa banlieue proche en matière d'approvisionnement alimentaire. Non seulement l'espace urbain a débordé les murailles qui le maintenaient pour empiéter sur les terres productives, mais l'émergence de nouveaux espaces de production intégrés à l'économie d'échelle, impliquait également une concurrence difficile à relever par des économies agricoles restées traditionnelles, en dépit de leur proximité des foyers de consommation. Les nouvelles localisations des bassins de production répondaient alors à des considérations de productivité et de spécialisation, rendues possibles par l'irrigation moderne et la technique des serres.

L'évolution des superficies occupées par les cultures maraichères au Maroc est un fait signalé dès les premières années du Protectorat (Raynal, 1951). Il ne s'agissait pas seulement d'une extension en termes de superficie (elles sont passées de 6 223 ha en 1921, à 24 760 ha en 1939 et 32 507 ha en 1946), mais aussi d'un changement dans la structure agraire qui portait ces cultures : des paysanneries marocaines sur des terres bour à de petits périmètres irrigués en conduite traditionnelle jusqu'à devenir progressivement une production coloniale (Raynal, 1951). Selon Reynal (1952) trois régions étaient distinguées dans les années cinquante. Premièrement, la côte atlantique moyenne, entre Rabat et Essaouira, est une région traditionnelle de production maraichère, compte tenu des facteurs bioclimatiques favorables, de la présence de grands foyers de consommation et de la localisation des ports pour l'exportation. Deuxièmement, les zones traditionnelles de l'intérieur. Il s'agit ici des terroirs maraichers constitués autour des villes historiques où les conditions climatiques sont favorables pour permettre la culture des légumes de saison, en bour (sec) et/ou en irrigué (gravitaire, puits). C'est le cas des environs d'Ouezzane, de la banlieue de Marrakech, de Meknes et de Fès. Troisièmement, les zones marginales concernent la région d'Agadir (Sud ouest), où les superficies cultivées étaient à l'époque considérée, peu étendues (2500 ha). Ce sont des cultures qui se pratiquaient aussi bien en conduite traditionnelle, destinées au marché local, qu'en conduite moderne, tournées vers l'exportation.

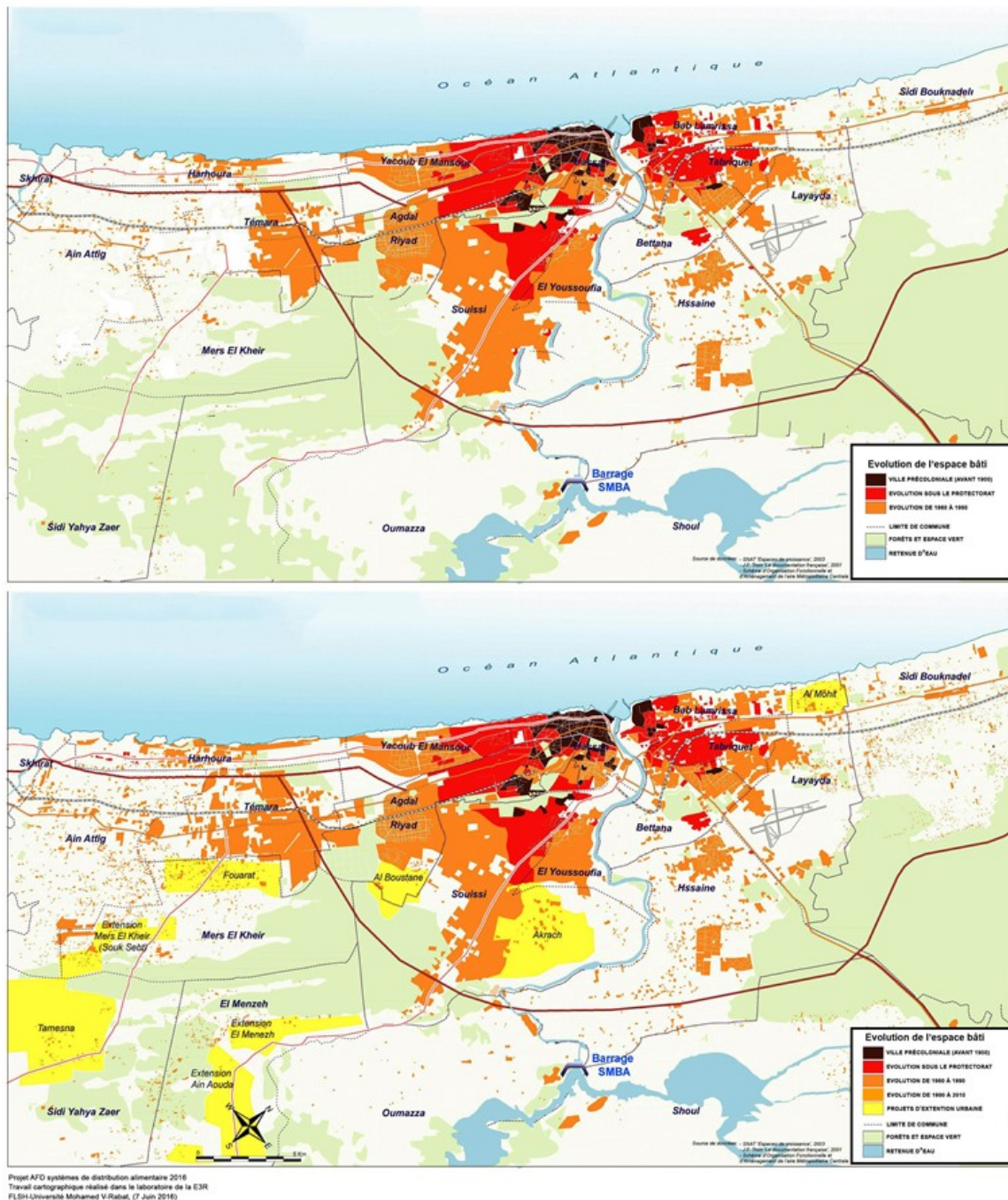
Plus de trente ans après, cette évolution s'est confirmée à travers les politiques agricoles du Maroc indépendamment consacrées au développement prioritaire des périmètres irrigués et à la promotion des cultures maraichères en réponse aux besoins de la consommation locale et pour l'exportation. Cette tendance à l'accroissement s'est encore renforcée avec le Plan Maroc Vert adopté en 2008, notamment par l'appui au développement des serres, rendant encore plus maîtrisable l'approvisionnement régulier des marchés par les opérateurs privés. D'abord orientés à l'export, les écarts de triage de ces zones de production constituent une grande partie de l'approvisionnement urbain (Codron et al., 2014) – profitant, entre autres, des bonnes infrastructures de transport qui maillent le pays. Ces productions sont donc venues concurrencer celles initialement produites dans les ceintures périurbaines. D'autant que cette « délocalisation »

des zones de production maraichère de la périphérie des villes vers des zones éloignées, est apparue comme une aubaine pour l'approvisionnement de nombreuses villes, desserrant l'étau de leur ceinture maraichère au profit de nouvelles zones d'urbanisation.

1.4.2. Esquisse de la reconfiguration géographique des cultures maraichères en zone périurbaine de l'agglomération de Rabat

L'évolution récente de l'ensemble urbain composé par les villes de Rabat, Salé, Skhirat-Témara et les centres urbains des communes limitrophes, porte à croire que les espaces encore soumis à l'agriculture à la frontière urbaine ne seraient plus du tout en mesure de satisfaire la demande en produits alimentaires d'une population de plus de deux millions d'habitants.

L'extension urbaine montre plusieurs tendances (carte 3): la première le long du littoral, en direction du Sud et du Sud-Ouest, le tissu urbain s'étend de façon continue, rapprochant Rabat de Témara. Cette extension remonte aux années 80. Vers l'Est et le Nord Ouest, la vallée du Bouregreg et le Barrage Sidi Mohamed Ben Abdellah (SMBA) marquent une discontinuité spatiale qui impose une forme d'extension par mitage progressif de l'espace rural. Du côté de Salé, le front d'urbanisation est aussi commandé par le littoral, en direction de Kénitra, tandis que vers l'est, la forêt de la Maamora constitue une barrière, et l'extension urbaine vers le sud se fait dans le prolongement de Sala Al Jadida et de la commune urbaine de Hsaine.



Carte 3 : Etaiement urbain dans la périphérie de la Conurbation Rabat-Salé-Skhrat-Temara avant et après 1990

Il est certain que l'extension du bâti et la création de nouvelles zones d'activités industrielles ont entraîné une réduction importante des terres vouées à la production des produits agricoles destinés aux marchés locaux. De la célèbre Oulja (sillon inter dunaire le long de la côte atlantique destiné au maraichage) de Salé, qu'on retrouve aussi à Témara, ne restent que des parcelles reliques. Selon l'étude du Schéma d'Organisation Fonctionnelle de l'Aire Métropolitaine Centrale (MHUAE, 2008), les terres maraichères autour de la conurbation se répartissent en deux grandes zones : Skhirat-Témara, et de Sidi Bouknadel à la périphérie de Salé. Cette ceinture maraichère

semble céder devant l'urbanisation, car selon les données disponibles on comptait 5 916 ha de maraichage sur cette ceinture en 2009 contre 3 896 ha en 2010. La régression des superficies maraichères trouve son explication partielle dans l'extension urbaine, mais d'autres facteurs interviennent aussi. Il s'agit de l'épuisement de la nappe phréatique, surtout dans la zone de Skhirat, qui pousse les agriculteurs à abandonner la culture.

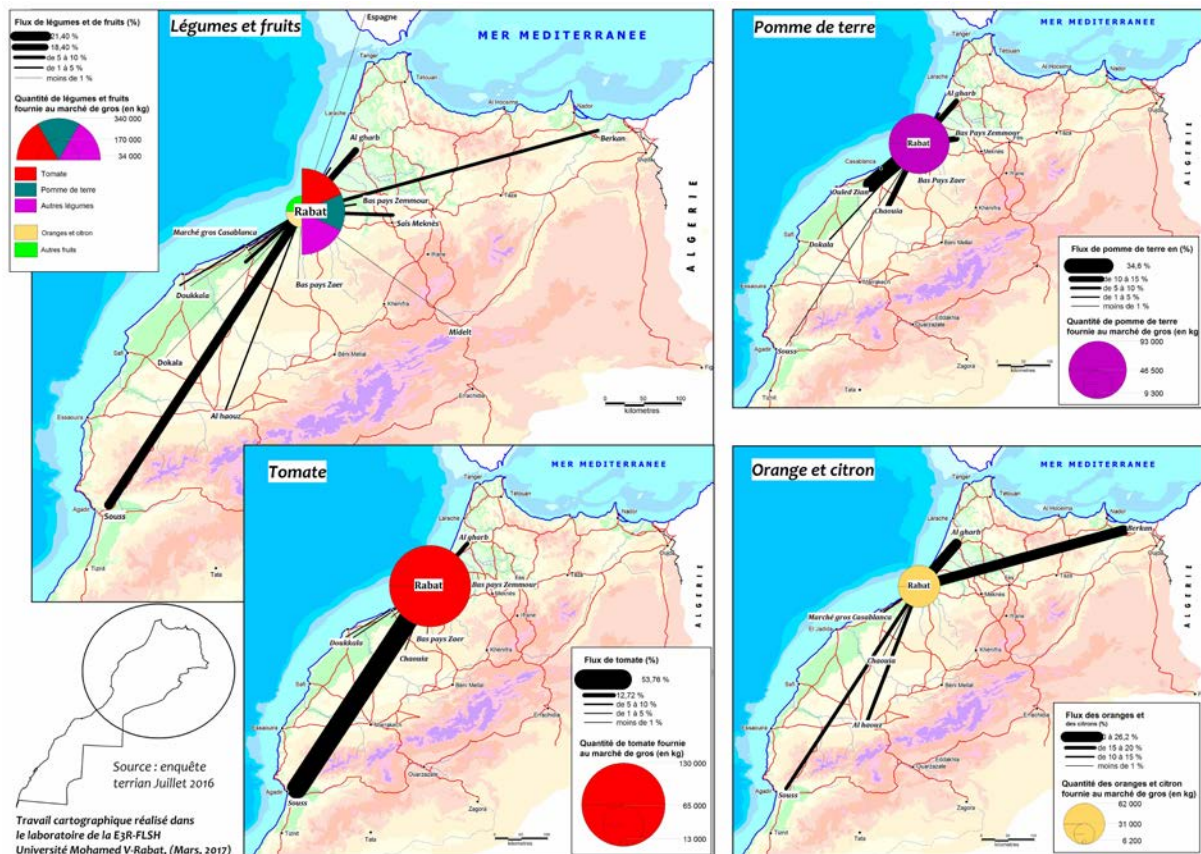
1.4.3. Cartographie des flux d'approvisionnement interne/externe de l'agglomération Rabat.

D'après les résultats de nos enquêtes réalisées auprès des grossistes du marché de gros de Rabat et Salé pendant l'été 2017, 30% des transactions concernent des produits provenant de la région du Souss-Massa, 27% de la région Chouia-Doukkala, 16% du Gharb, et 15% de la zone périurbaine.

Au regard des chiffres issus de l'étude de la FAO en 1994 sur cette même question (Gergely, 1997), nos résultats confirment le déplacement des lieux d'approvisionnement vers le sud – alors qu'en 1994, le Souss-Massa représentait la quatrième région d'approvisionnement (10% des volumes), loin derrière la région du Gharb et de Chouia-Doukkala, aujourd'hui elle est la première région d'approvisionnement, tous produits confondus.

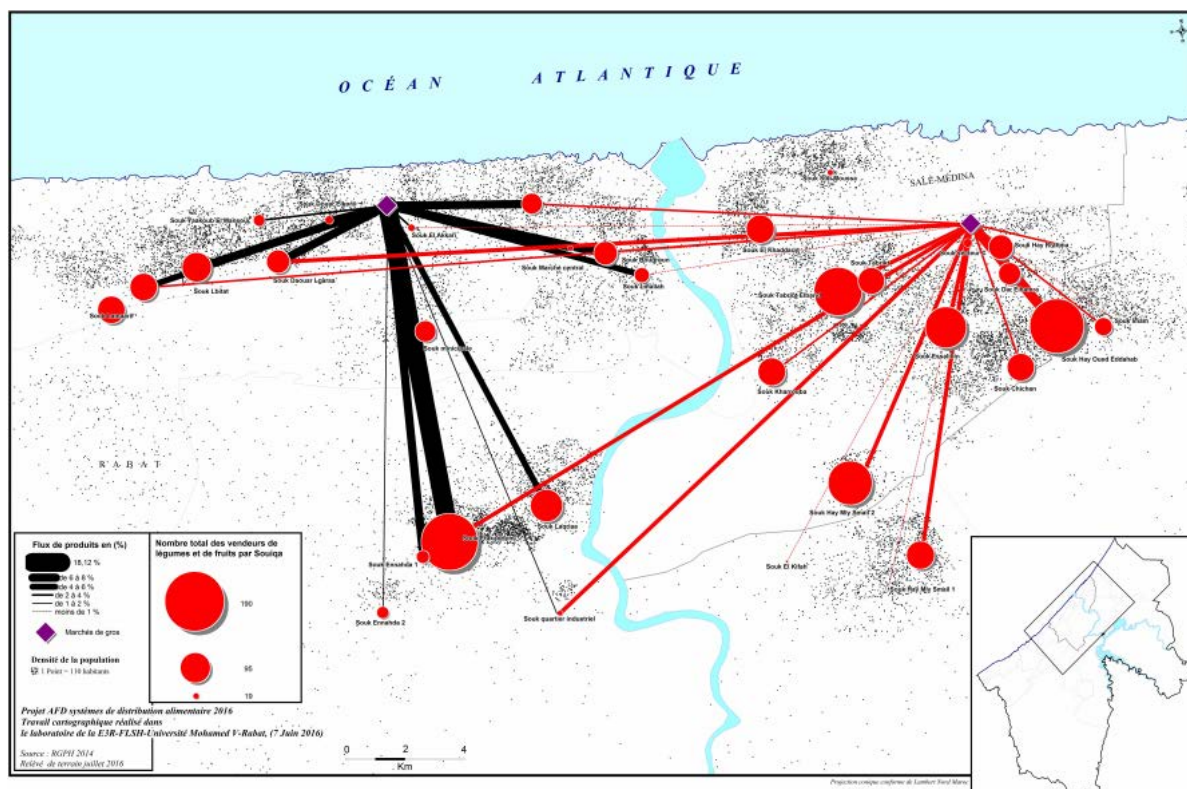
En revanche, la part des productions locales dans l'approvisionnement en fruits et légumes des marchés locaux reste du même ordre : de 20% selon la FAO en 1994, elle oscille entre 15% (marché de Salé) à 35% (marché de Rabat) aujourd'hui selon l'étude commandée par le Ministère de l'Industrie, du Commerce et des Nouvelles Technologies (Valyans, 2010). Même si les volumes de production locale sont plus importants sur le marché de gros de Rabat que pour le marché de gros de Salé, les producteurs y sont moins nombreux à s'y déplacer (140 contre 400). D'après nos enquêtes, ceci s'explique entre autres parce que les plus gros producteurs préfèrent vendre sur le marché de Rabat où les prix leur sont plus favorables, alors que les petits producteurs privilégient Salé pour sa proximité des zones de production.

Il existe cependant des variations notables en terme de volumes et de saison en fonction des produits (carte 4). Alors que la production de tomates qui approvisionnent les marchés de la capitale provient essentiellement du Souss-Massa, même en été qui correspond à la saison de production locale, les pommes de terre proviennent d'un rayon bien moindre. Dans le cas des légumes feuilles et herbes aromatiques (laitues, persil, coriandre, et menthe), la part des productions locales atteint 33% .



Carte 4 : Principaux flux d’approvisionnement en fruits et légumes frais des marchés de gros de Rabat/Salé

A partir des marchés de gros, sont approvisionnés une multitude de petits marchés de détails répartis dans les différents quartiers de l’agglomération, et également des souks hebdomadaires qui se tiennent dans les communes limitrophes, Shoul, Bouknadel, Sidi Yahya des Zaer, Ain Aouda, voire Tiflet et Khémisset (carte 5). Mais ces derniers s’appuient pour une partie de leur approvisionnement en fruits et légumes sur d’autres circuits parallèles articulés aussi sur d’autres zones d’approvisionnement. Selon l’étude commandée par le Ministère de l’Industrie, du Commerce et des Nouvelles Technologies (Valyans, 2010) plus de 50% des ventes en fruits et légumes échapperaient au marché de gros de Rabat, Salé et Témara.



Carte 5 : Flux des fruits et légumes frais des marchés de gros de Rabat et Salé vers les lieux de vente de détail

Les aires de vente des fruits et légumes sont disséminées dans les différents quartiers, parfois elles font annexe à des marchés couverts. Leur réputation populaire provient de l'impression d'anarchie qui se dégage de l'organisation des points de ventes où tout s'interpénètre, et aussi de l'ambiance qui y domine semblable à celle des souks ruraux hebdomadaires. Mais aussi du fait que sur le même lieu sont associés aux produits agricoles, d'autres produits manufacturés non comestibles. Ce sont aussi des lieux où se rassemble une foule hétéroclite sans distinction de catégorie sociale. Le caractère populaire de ces aires de marché n'empêche pas des clients issus de catégories aisées de venir y faire leurs achats hebdomadaires en fruits et légumes. Il y a l'attrait des prix soumis au marchandage, la proximité et l'échange entre vendeur et client, la fidélisation garante de la confiance autour de la qualité des produits exposés. Soit des éléments de la transaction qui relèvent aussi du socioculturel dont sont dépourvues les places commerciales dites modernes.

1.5. Distance et mode de coordination en fonction des filières

L'allongement des flux d'approvisionnement de l'agglomération de Rabat nous amène à nous interroger sur la manière dont cette distance influence l'organisation des SDA à l'intérieur et à

l'extérieur de la ville, et les modalités de pratiques d'approvisionnement mises en œuvre par les différents acteurs pour gérer cette distance.

1.5.1. La distance des lieux d'approvisionnement varie en fonction de la périssabilité des produits

D'après nos enquêtes qualitatives auprès des différents acteurs des SDA, il n'y a pas de segmentation dans des zones de production des produits étudiés en fonction des lieux de distribution. Que cela soit pour la tomate, la menthe ou le poulet, les mêmes zones de production alimentent tant les circuits traditionnels formels et informels que les circuits modernes.

La tomate provient de deux principales régions citées précédemment (cf. carte 4): la région du Souss-Massa à environ 550 km de Rabat et la région de Chouïa-Doukkala à environ 260 km de Rabat. Les conditions climatiques et agronomiques de ces régions permettent une alternance dans la production : si la première assure l'approvisionnement de Rabat et Salé pendant tout le premier semestre de l'année (de janvier à début juillet), la seconde livre sa production durant tout le deuxième semestre. La région périphérique de Rabat (au sud-ouest Skhirat et au nord-est Bouknadel) à environ 60 km de Rabat, représente une production secondaire, présente sur les marchés de Rabat/Salé essentiellement les mois d'été, entre juin et août. Même si les grossistes la qualifient de moins bonne qualité (en fait c'est avant tout de variétés dont on parle) et que les producteurs ont de plus petits volumes, leur coût de transport est bien moindre que celles en provenance des régions plus éloignées, notamment du sud du Maroc. A l'inverse, la menthe ne bénéficie pas de bassins de production très spécialisés. Elle est cultivée un peu partout au Maroc (Settat, Casablanca, Meknes-Fes mais aussi Doukkala, Marrakesch, Taza, Loukkos) à des échelles de production différentes et pour des variétés différentes (El Fadl et Chtaina, 2010). Les principaux bassins de production et d'approvisionnement pour la menthe vendue à Rabat sont : la zone périurbaine de Salé comprise entre 30 à 60 km et la région de Casablanca à environ 120 km. Enfin, l'approvisionnement de volaille pour l'agglomération de Rabat se fait auprès des producteurs de Bouznika à environ 40 km, de Casablanca à environ 90 km, à El Jadida à environ 190 km, et exceptionnellement en cas de pénurie à Marrakech à environ 300 km.

Les distances pour la menthe et volaille sont donc moindres que pour la tomate. D'après nos enquêtes, ceci s'explique largement par la difficulté de transport de produits très périssables. La menthe flétrit très rapidement et les poulets vendus vivants de par l'absence d'équipements réfrigérés perdent rapidement de leur poids ou risquent de mourir.

A Rabat comme à Salé, l'ensemble des grossistes pour la menthe comme pour les poulets déclarent vendre toute leur marchandise dans la journée, si possible tôt le matin. Pour la tomate, 50% des grossistes de Rabat vendent leur marchandise en deux jours et 50% en deux ou trois jours à Salé. Ceci correspond à leur régularité d'approvisionnement.

1.5.2.Des modes d'approvisionnement qui varient en fonction des circuits

La grande différence entre les circuits d'approvisionnement traditionnels et la distribution moderne apparaissent dans les modalités d'approvisionnement entre un circuit traditionnel, où le nœud d'approvisionnement reste majoritairement le marché de gros, et un circuit moderne qui tentent de s'approvisionner directement auprès des producteurs via ses centrales d'achat.

Ainsi, d'après nos enquêtes, l'ensemble des détaillants traditionnels enquêtés (épiciers-primeurs, vendeurs dans les marchés populaires, marchands de rue, ou marchands ambulants) pour la tomate ou pour la menthe passent par les marchés de gros. Les différences que nous avons pu remarquer sont plutôt liées aux quantités vendues: par exemple, les vendeurs en magasins et dans les marchés de quartiers achètent et vendent des quantités de tomates plus importantes (2 à 3 caisses de 28 kg par jour) que les marchands ambulants et les marchands de rue qui n'achètent jamais plus d'une caisse par jour (soit 28kg). La centralité des marchés de gros dans les villes de Rabat et Salé, amènent les détaillants informels (marchands ambulants) à s'approvisionner sur ces lieux autant que les autres types de détaillants formels (épicerie, marchand du souk). Leurs faibles capacités d'achat les limitent dans leur déplacement et ne leur permettent pas d'aller sur des places de déchargement péri-urbain informel qui alimentent surtout les souks périphériques.

Concernant le poulet enfin, 77% des détaillants interrogés s'approvisionnent directement au marché de gros, contre 23% directement aux transporteurs de volaille. Pour le marché de la volaille, il existe un marché de gros spécifique situé à côté du marché de gros de fruits et légumes de Rabat. Dans les circuits traditionnels, les poulets sont généralement acheminés vivants par des petits triporteurs jusqu'aux détaillants. Les consommateurs choisissent leurs poulets vivants, exempts de maladie visible, et le vendeur les préparent sur place.

La majorité des grossistes des marchés de gros de Rabat (95%) disent s'approvisionner directement dans les zones de production, 11% environ s'approvisionnent auprès d'autres grossistes intermédiaires, par exemple au marché de gros Casablanca. A Salé, le marché de gros est un carrefour entre les différentes grandes villes du Maroc, donc seulement 48% s'approvisionnent directement dans les zones de production et 46% auprès d'autres grossistes intermédiaires venus d'autres villes. Dans les deux cas, 4% de grossistes sont également producteurs (notamment des plantes aromatiques comme la menthe).

Néanmoins, l'éloignement des zones de production pour la tomate, engendre non seulement des coûts de transport mais également de sérieux coûts de transaction liés à la difficulté pour vérifier la qualité des produits. Aussi, dans la région du Souss-Massa, l'ensemble des grossistes enquêtés déclarent faire appel à des courtiers de confiance (ami, famille, associé) présents sur place pour réaliser et vérifier la bonne mise en œuvre des transactions. Ces courtiers négocient les prix pour le compte du grossiste, vérifient la qualité et les quantités proposées par le producteur, chargent les camions et paient les producteurs. Ils sont soit associés à 50% des bénéfices, soit payés à la commission variable ou fixe. Dans la région de Chouia-Doukkala, soit les grossistes passent par

des intermédiaires de confiance sur place, soit ils font eux-mêmes les trajets et assurent le bon déroulement des transactions, malgré les coûts de transport.

Les différentes possibilités d'approvisionnement de la tomate pour les circuits traditionnels sont schématisées dans la figure 1 et montrent l'intervention d'au minimum deux intermédiaires.

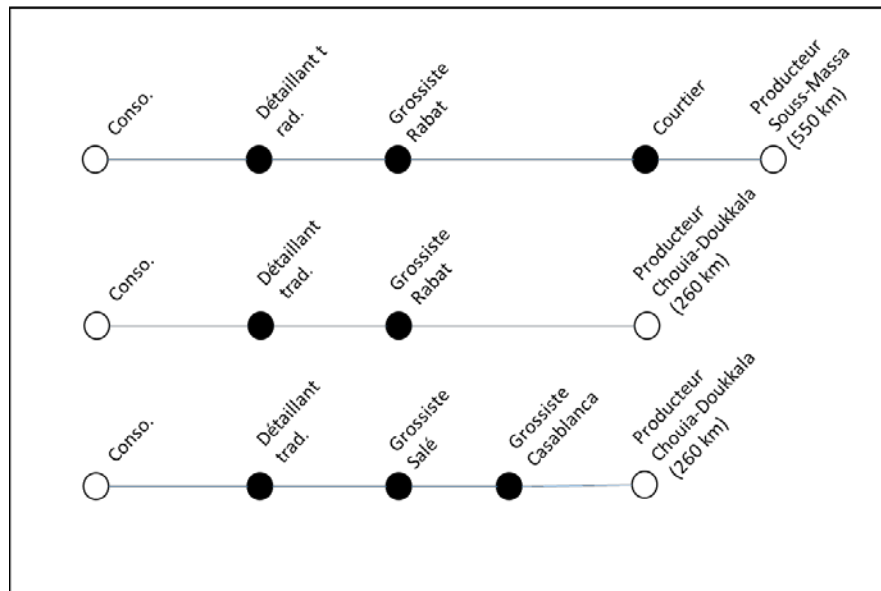


Figure 1 : circuit traditionnel de la tomate : 2 à 3 intermédiaires

Dans le cas de la menthe, le système d'approvisionnement des grossistes est plus court. La proximité géographique des bassins de production (30 à 60 km pour Bouknadel et 120 km pour Casablanca) permet aux grossistes de réaliser les transactions directement avec le producteur, sans intermédiaire. Généralement, les grossistes achètent la production de menthe « sur pied », ce qui s'apparente à de la quasi-intégration verticale (figure 2). Cette transaction consiste à faire un contrat de vente avant récolte avec le producteur, après que le grossiste ait repéré des parcelles dans les zones de production (observation de l'état de la parcelle, des futures plantules de menthe par exemple, etc...). L'accord est oral et peut porter sur une année entière (les grossistes achètent alors les quatre récoltes de menthe de l'année). L'acheteur devient propriétaire de la production et prend en charge les coûts de production restants (traitements, irrigation, et main d'œuvre pour la récolte, le tri et la préparation des bouquets de menthe par ex.), le transport et les risques sur la récolte. Le producteur continue de suivre l'itinéraire technique convenu et le grossiste vient jusqu'à deux fois par semaine pour surveiller l'état de la parcelle – ce qui explique entre autres que la menthe soit achetée dans un rayon de 120 km maximum. Pour les grossistes interrogés, 60% considèrent la zone de production de près de Casablanca (120 km) comme éloignée, mais dont la qualité de la menthe lui confère, toutefois, une attractivité. Lorsque les productions sont vendues sur pied, le prix est généralement faible pour le producteur. Seule une partie du prix est payée avant récolte, le reste est réglé au fur et à mesure des différentes récoltes, avec à chaque fois une

renégociation du prix en fonction de la variation de la qualité de la production et des prix du marché. Dans le marché de gros de Salé, un tiers des grossistes de menthe a intégré verticalement la production de menthe en achetant des terres à proximité (figure 2).

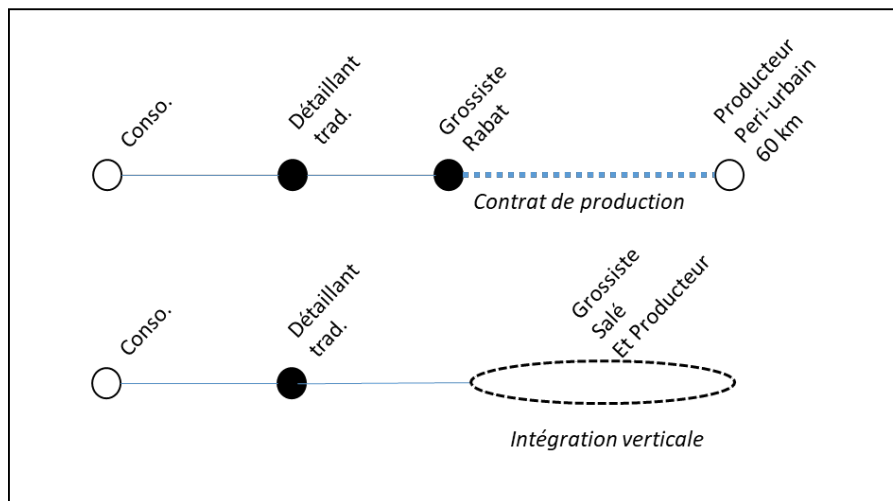


Figure 2 : circuit traditionnel de la menthe : 1 à 2 intermédiaires

Les grossistes de volaille du marché de Rabat s’approvisionnent directement sur les fermes avicoles de la région (figure 3). Ils réceptionnent les commandes de différents détaillants, les commandes se font la veille par téléphone et les grossistes vont chercher les quantités commandées dans la nuit ou tôt le matin. Les achats se font à crédit dans ce système. L’acheminement au marché de volaille doit être rapide car les poulets vivants supportent mal le transport. Les distances ne dépassent pas généralement les 200 km (sauf exceptions lors de nos enquêtes où la pénurie de poulets localement a poussé les grossistes à aller acheter jusqu’à Marrakech à 300km). Les grossistes que nous avons enquêtés déclarent une perte de 2% à 5% par trajet (soit 80 à 200 kg de poulets morts par trajet). Le passage par le marché de gros de volaille n’est pas obligatoire. Aussi à Salé, des intermédiaires transporteurs jouent le rôle de grossistes, et assurent la livraison jusqu’au magasin du détaillant.

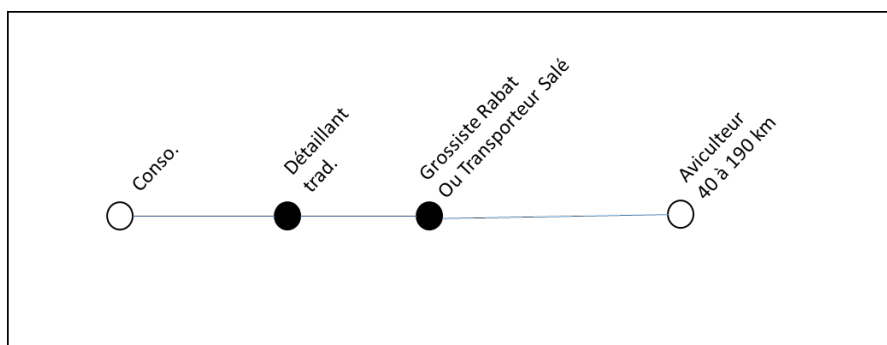


Figure 3 : circuit traditionnel du poulet: 2 intermédiaires

D'après nos données quantitatives sur les marchés de gros, seulement 40% des grossistes de Salé disent travailler toujours avec les mêmes producteurs contre 70% à Rabat. Ces résultats relativement faibles suggèrent qu'il n'existe pas de système fort de fidélisation et que c'est le critère de prix qui reste le plus important dans le choix des fournisseurs, surtout à Salé, plutôt que celui de la qualité (l'entente sur les critères de qualité dans un système non normalisé demande des relations sur le long terme avec des producteurs). Par ailleurs, nous avons remarqué lors de nos enquêtes que pour les productions éloignées, les grossistes s'approvisionnent généralement auprès de grands producteurs alors que pour les régions avoisinantes de Rabat, ce sont généralement des petits producteurs qui sont concernés.

Concernant la distribution moderne (supérettes, supermarchés et hypermarchés), la provenance des tomates vendues est la même que celles vendues dans les marchés traditionnels, sans que les réseaux d'approvisionnement soient organisés de la même façon. Depuis 2010, sous condition qu'elles créent des plates-formes de conditionnement et de commercialisation conformes à un cahier des charges défini par les ministères de l'Intérieur, du Commerce et de l'Agriculture, les grandes et les moyennes surfaces sont dispensées du passage obligatoire par les marchés de gros de fruits et légumes. Ainsi la distribution moderne (BIM, Carrefour, Marjane) s'approvisionne directement, toute l'année, auprès de gros producteurs (avec des superficies exploitées sous serres supérieure à 5 ha), situés au centre et dans le sud du pays. Occasionnellement, pendant les mois d'été, des compléments d'approvisionnement, se font dans les régions de Salé et du Gharb. Des agents salariés de la grande distribution localisés dans les zones de production font l'interface : ils veillent à ce que les contrats qui les lient soient respectés (prix, volumes, qualité, échéances, avances etc.). Cette intégration verticale de l'intermédiation, contribue à la diminution du risque sur la qualité et de l'incertitude sur la régularité des volumes dans un contexte de forte concurrence avec l'exportation. Les producteurs sont payés régulièrement au comptant et à des prix avantageux, en contrepartie, ils assurent la livraison d'une tomate homogène, triée et parfois emballée (en fonction de la variété). Le transport intégré (BIM) ou contractualisé (Marjane et Carrefour) est réalisé par des camions frigorifiques pour limiter les pertes durant le transport et la dépréciation de la qualité à l'arrivée. La tomate est ensuite stockée dans des dépôts (BIM) ou des centrales d'achats (Carrefour et Marjane) qui sont équipés de réfrigérateurs permettant aux produits de conserver la fraîcheur pendant plusieurs jours. En fonction de la demande, la tomate est livrée quotidiennement ou trois fois par semaine aux supérettes, supermarchés et hypermarchés.

Le cas de la menthe est un peu différent. Ce produit est très peu vendu en supermarchés : d'une part, la vente de la menthe n'est pas rentable (prix fixe, donc peu de marge et très périssable), et d'autre part c'est un produit très peu demandé dans les supermarchés. Les marocains préfèrent généralement acheter la menthe au souk populaire. BIM ne vend pas du tout de menthe, alors que Marjane et Carrefour proposent une dizaine de bouquets quotidiennement. Pour s'approvisionner, ces derniers ont des contrats avec des producteurs locaux qui leur livrent aussi les légumes feuilles (salades, épinards, etc).

Enfin, concernant le poulet, les modes d'approvisionnement diffèrent fortement entre SDA modernes et traditionnels. Les poulets y sont vendus déjà préparés (plumés, nettoyés, emballés). Les quantités vendues sont plutôt importantes. Ainsi la grande distribution s'approvisionne directement auprès des grands industriels de production et de transformation des viandes qui se localisent autour de Casablanca (environ 90km). Les industriels ont un système de production de la viande de volaille intégré verticalement (production, abattage, découpe, transformation et congélation). Pour le transport, les fournisseurs s'engagent à livrer la viande de volaille jusqu'aux plateformes de la distribution. Ensuite, les camions frigorifiques adaptés de la grande distribution s'occupent de la livraison jusqu'aux supérettes, supermarchés et hypermarchés. En bout de chaîne, la distribution moderne reçoit des poulets nettoyés, homogènes, emballés, datés, étiquetés et tamponnés par les services vétérinaires de l'ONSSA. Pour ces circuits modernes, la distance aux fournisseurs a peu d'importance. Pour gérer ces incertitudes sur les quantités, la régularité et la qualité des poulets, la grande distribution passe par des contrats annuels avec ces industriels à des prix relativement élevés.

En résumé, quelle que soit la distance, la grande distribution organise son approvisionnement directement avec les producteurs au travers de contrat de vente (figure 4).

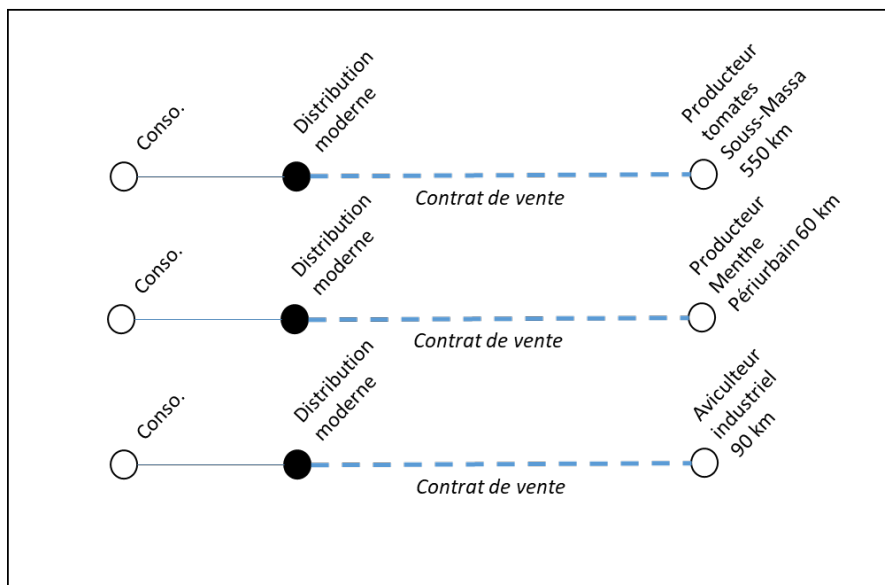


Figure 4 : circuit moderne de la tomate, menthe et du poulet: 1 seul intermédiaire

1.5.3. La multitude invisible dans les circuits traditionnels

Le marché intérieur est donc organisé autour de ces marchés de gros et d'acteurs traditionnels dynamiques mais qui ont très peu évolué depuis longtemps (on observe de très fortes similarités dans notre étude avec le diagnostic de 1994 (Gergely, 1997)). Aussi, la grande majorité des produits frais sont-ils toujours vendus majoritairement en "vrac", et ne sont ni emballés, ni calibrés.

Alors qu'on compte facilement trois ou quatre intermédiaires visibles (courtier local, grossiste, détaillant, prestataire de transport) pour la vente au détail de la tomate sur les marchés traditionnels urbains de l'agglomération de Rabat, les produits transitent par deux ou trois grossistes en plus quand elles sont vendues sur des marchés de villes moyennes (Chohin-Kuper and Doukkali, 2006; Lejars and Courilleau, 2015). Ceci est sans compter une multitude d'autres intervenants, relativement peu visibles car relevant souvent du secteur informel, et qui joue également un vrai rôle de services dans les filières. En effet, les grossistes des marchés de gros sont relativement dépourvus d'équipements et présentent un faible niveau de technicité. Ainsi on répertorie des stockeurs, des peseurs, des loueurs de caisses, des transporteurs de caisses, des semi-grossistes et courtiers de transport et de vente, sans compter de multiples détaillants en chaîne de plusieurs tailles. Il n'est pas rare quand les prix sont bas pour un produit agricole particulier que de petits détaillants informels (marchands de rue et marchands ambulants) apparaissent dans différents quartiers et rues pour vendre ces produits. Ils achètent des petits volumes à d'autres détaillants et font des marges très faibles jusqu'à ce que le prix ré-augmente et ne leur permette plus financièrement de s'approvisionner. Ce fonctionnement est dépendant des liquidités de ces petits détaillants et du prix du produit concerné. Ainsi apparaissent et disparaissent des places de vente dans toute la ville au fur et à mesure des produits et des saisons.

Finalement ce sont donc des milliers d'emplois qui sont derrière cette segmentation d'activités². Ces intervenants sont souvent accusés de participer à la désorganisation des filières et des producteurs et de profiter des asymétries d'information entre producteurs et consommateurs pour prélever des marges importantes et spéculer à certaines saisons sur les produits. Néanmoins, ils compensent dans de nombreux cas les équipements et services des marchés de gros institutionnels pour les acteurs des filières décrits comme rudimentaires et peu entretenus (Valyans, 2010). Il est vrai qu'ils n'apportent pas tous une forte valeur ajoutée et certains occupent des situations de rente. Ainsi, les mandataires des marchés de gros sont souvent accusés de ne pas faire leur travail de mise en relation de l'offre et la demande mais tout juste de prélever la taxe communale (ils gardent 0,5% des 7% de taxe sur la vente, prélevés au marché de gros).

V. Discussion : au croisement entre distance géographique et coordination distante

D'après la littérature en économie du développement, la modernisation des systèmes de distribution, des moyens technologiques et logistiques qui les accompagnent ainsi que les innovations organisationnelles, reconfigurent les SPDA à la fois en termes de distance, en s'affranchissant des coûts de transport prédits par Von Thünen, et à la fois en termes organisationnels avec la mise en place d'arrangements contractuels divers.

² Lejars et Courilleau (2014) ont estimé le nombre de ces intervenants à 50% du nombre de producteurs impliqués dans la filière oignons d'été de la région du Sais (2.000 intermédiaires pour 4.000 producteurs)

L'analyse croisée des statistiques nationales et des données que nous avons collectées pour appréhender les flux d'approvisionnement des marchés de gros de Rabat indique effectivement, d'une part une régression des superficies cultivées en zone périurbaine et d'autre part une forte régionalisation de grands bassins de production de fruits et légumes au Maroc. Cette relocalisation des activités maraîchères et fruitières engendre par conséquent un allongement des chaînes d'approvisionnement pour ce grand centre urbain de manière générale. La reconfiguration de ces zones de production est cependant le fruit d'une conjonction de facteurs qui sont *a priori* déconnectés de la demande intérieure, avec en premier lieu, les politiques de promotion de l'intensification des productions pour l'exportation (notamment légumes et agrumes). Loin d'une convergence des régions, c'est un modèle type « centre-périphérie » qui apparaît pour l'activité agricole, même lorsqu'elle alimente les marchés urbains marocains.

Dans notre cas d'étude, les données collectées montrent que l'origine des produits ne diffère pas en fonction de la modernisation des lieux de distribution. Les SDA tant modernes que traditionnels sont capables de s'affranchir de la distance dans la mesure où les produits sont « transportables », c'est-à-dire moyennement périssables. Ils passent outre la distance grâce à une rente foncière élevée dans un système d'agriculture industrielle intensive (serres, irrigation, main d'œuvre agricole) et des coûts de transport réduits par des infrastructures et des équipements de transport relativement performants.

Néanmoins, ces transformations restent utiles seulement à certaines filières. La périssabilité de certains produits, notamment en période de forte chaleur, rend leurs coûts de transport tels qu'ils en deviennent « intransportables » et restent le privilège des zones de production à proximité des foyers de consommation. Sur ces activités, les coûts de transport restent une force centrifuge et c'est donc un modèle de convergence des régions qui est décrit.

L'étude des trois produits choisis pour cette étude est très explicite de ce point de vue, avec une production de tomates (moyennement périssables) qui s'est fortement polarisée sur certaines régions et des productions de menthe et de poulet qui ne s'éloignent pas des marchés de consommation.

Ces résultats concordent avec ce qui est documenté dans les autres pays en développement (voir Moustier 2017 pour une revue de littérature).

Néanmoins, contrairement aux autres pays, les circuits traditionnels au Maroc apparaissent moins courts, au sens où ils font intervenir de nombreux intermédiaires – plus ou moins visibles. La première explication est liée à la régulation des fruits et légumes frais qui oblige le passage par un marché de gros institutionnel. Ces marchés et le fonctionnement des grossistes qui y interviennent sont d'ailleurs devenus tellement structurant pour l'ensemble des filières que même les produits non visés par cette réglementation sont bien généralement pris en charge de la même manière. Deuxièmement, nous avons observé de multiples intervenants dans la vente de ces produits, apparaissant en fonction des prix du marché et des contraintes de liquidités de chaque revendeur. La distance n'a donc pas d'implication sur le nombre d'intervenants dans les circuits

car c'est après le nœud des marchés de gros que ces multiples acteurs interviennent. C'est sur cet aspect que la distribution moderne se distingue. Cette dernière s'organise de manière quasiment identique quelle que soit la distance aux zones de production, avec l'achat directement aux producteurs via des contrats et le regroupement des productions en centrale d'achat.

La description des SPDA tels qu'ils apparaissent au Maroc apporte également des clés de compréhension sur l'articulation entre différentes échelles de production locale et nationale pour contribuer à la sécurité alimentaire et nutritionnelle urbaine. Les résultats de la recherche montrent là encore le rôle de l'agriculture périurbaine pour le maintien d'une disponibilité en produits très périssables dans la diète alimentaire urbaine. Or l'importance des légumes feuilles et des plantes aromatiques dans la sécurité alimentaire notamment en termes de diversité alimentaire et de micronutriments pour la santé des consommateurs, n'est plus à démontrer.

Cette description des SPDA est aussi l'occasion de rendre compte du rôle de ceux-ci dans la répartition de la valeur ajoutée et de l'emploi générés. Nourrir les villes représentent effectivement une grande opportunité pour des milliers d'acteurs (tant producteurs que pour de multiples intervenants des filières), surtout dans les circuits traditionnels ; d'autant que participer à l'approvisionnement des villes au niveau national peut sembler a priori un débouché plus stable que beaucoup de marchés internationaux (Reardon, 2016 ; Lemeilleur, 2012).

Conclusion

De ce qui précède on remarque que l'étalement urbain des dernières décennies a eu un impact non négligeable sur l'état des espaces agricoles autour des grandes villes. Les banlieues maraichères dont la fonction était d'approvisionner les populations urbaines en produits frais ont tendance à disparaître devant l'avancée du bâti. Dans l'ensemble urbain dominé par Rabat, l'approvisionnement en produits agricoles alimentaires s'appuie sur des bassins de production lointains, de plus en plus spécialisés, généralement des périmètres irrigués équipés grâce à d'importants investissements publics. La part du produit agricole local dans les marchés de gros est donc limitée, souvent des herbes, persil, coriandre, salade verte et menthe, ou des légumes de saison.

L'allongement des chaînes d'approvisionnement des villes a déjà été souligné par de nombreux travaux sur les changements structurels des SPDA dans les pays en développement (Reardon et Timmer, 2007). Les villes marocaines n'échappent donc pas à cette dynamique, même si les ressorts de cet allongement des SPDA ne semblent pas trouver leur origine par les changements de la demande intérieure. Nous montrons également que la distance a encore un rôle majeur dans l'approvisionnement des villes, soit par les coûts directs liés au coût de transport (location de camion et carburant) soit par ses coûts indirects comme la nécessité de rapidement acheminer certains produits très périssables. L'intégration de la distance dans l'analyse économique semble donc primordiale, elle permet une meilleure compréhension des choix des acteurs. Nous

montrons que pour certains produits alimentaires spécifiques, notamment pour les produits très périssables, comme les légumes feuilles (laitue, épinard, etc.) et les plantes aromatiques (menthe, coriandre, persil) très utilisées dans la diète marocaine, seule la proximité géographique supporte les échanges commerciaux avec la ville.

Notons que la localisation des zones de production a des conséquences en termes de sécurité alimentaire des consommateurs urbains notamment au travers de la nécessité de la diversification de leur diète alimentaire mais également en termes d'emplois et de répartition spatiale de la valeur ajoutée.

Au travers d'enquêtes qualitatives auprès des protagonistes concernés, nos résultats montrent que si l'origine des productions semble relativement identique pour les différents circuits traditionnels (épiceries, souk, marchands de rue) et modernes (supermarchés), il existe une vraie différence dans les pratiques d'approvisionnement.

Au Maroc, pour arriver au consommateur final, le produit suit un cheminement qui le fait passer par le circuit traditionnel des marchés de gros, en principe soumis à une réglementation, ou par d'autres circuits parallèles. Le système de distribution est complexe, peu maîtrisé et désorganisé. Ce qui se matérialise, d'un côté, par la multiplicité à la fois de petits prestataires de services, d'intermédiaires de vente et de l'autre par une multiplicité des points de vente des fruits et légumes dans l'espace de la ville et sa périphérie, donnant lieu à des déplacements et des flux intra urbains de produits, de marchands et de consommateurs. Nos résultats montrent que les SDA traditionnels et l'immense secteur informel de l'alimentation urbaine demeurent extrêmement dynamiques et résilients. Premièrement, la multitude d'intervenants jouent un vrai rôle de services dans un contexte où les productions sont peu normées et où les technologies restent précaires – les grossistes du marché de gros sont relativement dépourvus d'équipement et présentent un faible niveau de technicité. Deuxièmement, l'existence et la pérennité des lieux de distribution dans les filières de fruits et légumes frais sont fortement dépendantes des niveaux de liquidité des acteurs et des niveaux de prix. On constate d'ailleurs au niveau de la demande des consommateurs, une très forte élasticité de la demande par rapport aux prix et aux tranches de revenus pour les produits frais.

Bibliographie

Aker J.C., Mbiti I.M. (2010). Mobile phones and economic development in Africa. *Journal of Economic Perspectives* 24 (3): 207-32.

Aubry C., Kebir L. (2013). Shortening food supply chains: A means for maintaining agriculture close to urban areas? The case of the French metropolitan area of Paris. *Food Policy* 41: 85-93.

Barkok A. (2008). Revue du secteur avicole. Organisation des Nations Unies Pour L'Alimentation et L'Agriculture, 52pp.

Calmette M.-F. (2008). La dialectique ville/territoire: une ville qui aspire, ou une ville qui irrigue? *Annales des Mines-Réalités industrielles*, 26-31.

Chohin-Kuper A., Doukkali M. (2006). L'agriculture irriguée du Maghreb face aux évolutions des marchés agroalimentaires Enseignements de la filière pomme au Maroc. L'avenir de l'agriculture irriguée en Méditerranée. Nouveaux arrangements institutionnels pour une gestion de la demande en eau, Cahors (France).

Codron J.-M., Adanacioğlu H., Aubert M., Bouhsina Z., El Mekki A.A., Rousset S., Tozanli S., Yercan M. (2014). The role of market forces and food safety institutions in the adoption of sustainable farming practices: The case of the fresh tomato export sector in Morocco and Turkey. *Food Policy* 49: 268-280.

Gergely N. (1997). L'approvisionnement de la ville de Rabat en fruits et légumes. *Aliments dans les villes*. Rome (Italy).

HCP. (2014). Annuaire statistique de la Région Souss-Massa-Draa. Agadir (Maroc): Haut Commissariat au Plan.

Krugman P. (1991). Increasing returns and economic geography. *Journal of political economy* 99 (3): 483-499.

Lejars C., Courilleau S. (2015). Impact du développement de l'accès à l'eau souterraine sur la dynamique d'une filière irriguée. Le cas de l'oignon d'été dans le Saïs au Maroc. *Cahiers Agricultures* 24 (1): 1-10.

Madani T. (2009). De la campagne à la ville : échanges, exploitation et immigration dans le Maghreb médiéval. *Revue des deux mondes*.

MHUAÉ. (2008). Etude du Schéma d'Organisation Fonctionnelle de l'Aire Métropolitaine Centrale. Région urbaine de Casablanca-Rabat. MINISTÈRE DE L'HABITAT, DE L'URBANISME ET DE L'AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE. DIRECTION DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE.

Moustier P. (2017). Short urban food chains in developing countries: signs of the past or of the future? *Natures sciences sociétés* 25 (1): 7-20.

Raynal R. (1951). Les cultures maraîchères au Maroc. *Annales de Géographie* 60 (319): 155-156.

Reardon T. (2015). The hidden middle: the quiet revolution in the midstream of agrifood value chains in developing countries. *Oxford Review of Economic Policy* 31 (1): 45-63.

Reardon T., Bereuter D., Glickman D. (2016). Growing food for growing cities: Transforming food systems in an urbanizing world. Chicago, US: The Chicago Council on Global Affairs.

Reardon T., Timmer C.P. (2012). The economics of the food system revolution. *Annu. Rev. Resour. Econ.* 4 (1): 225-264.

Reardon T., Timmer P. (2007). Transformation of Markets for Agricultural Output in Developing Countries Since 1950: How Has Thinking Changed? In: Handbook of Agricultural Economics: Agricultural Development: Farmers, Farm Production and Farm Markets, R. Evenson, P. Pingali (Eds.). Amsterdam: Elsevier Press.

Valyans. (2010). Étude relative à l'élaboration d'un schéma national d'orientation des marchés de gros de fruits et légumes du Maroc- Phase 5 : lancement du marché pilote de Rabat, Concept et modèle cible. Document interne et non diffusé; Rabat (Maroc).

Weatherspoon D.D., Reardon T. (2003). The rise of supermarkets in Africa: implications for agrifood systems and the rural poor. *Development Policy Review* 21 (3): 333-355.

Dernières parutions de la collection *Papiers de Recherche de l'AFD*

Les *Papiers de Recherche* de l'AFD sont disponibles sur : <https://www.afd.fr/fr/ressources>

- # 2018-81 RANZATO, M., MORETTO, L. (2018), "Servicios de suministro de agua y energía y de tratamiento de residuos: Desarrollo de los comunes urbanos en el Sur Global mediante la coproducción de servicios", *Papiers de Recherche AFD*, n° 2018-81, Octubre.
- # 2018-82 CAVE, J. (2018), "En busca de los comunes urbanos: La gestión conflictiva de los residuos en Brasil", *Papiers de Recherche AFD*, n° 2018-82, Octubre.
- # 2018-83 LEYRONAS, S., BAMBRIDGE, T. (2018), "Comunes y desarrollo: un enfoque renovado frente a los retos mundiales", *Papiers de Recherche AFD*, n° 2018-83, Octubre.
- # 2018-84 HAZAN, M., R. NOVELLA et C. ZANUSO (2018), "Aspirations, attentes et réalités de la jeunesse dans un Etat fragile : le cas haïtien", *Papiers de recherche AFD*, n° 2018-84, Novembre.
- # 2018-85 KUEPIE M. (2018), "Does family size hinder family living standards? Evidence from a quasi-experiment in Madagascar", *AFD Research Papers Series*, No. 2018-85, December.
- # 2019-86 CABRERA, J. E. (2018) "Les réseaux et la fragmentation urbaine : le cas des petits opérateurs des services d'eau à Cochabamba", *Papiers de Recherche AFD*, n° 2019-86, Décembre.
- # 2019-87 LEYRONAS, S. and N. LEGROUX (2019), "Commons: Towards a New Narrative on Development Policies and Practices?", *AFD Research Papers Series*, No. 2019-87, January.
- # 2019-88 NILSSON, B. (2019), "Education and migration: insights for policymakers", *AFD Research Papers Series*, No. 2019-88, January.
- # 2019-89 BERROU, J.-P., M. CLEMENT, F. COMBARNOUS, D. DARBON, Y.-A. FAURE et E. ROUGIER (2019), "L'essor des classes moyennes dans les pays en développement et émergents : une étude comparative des enjeux d'identification, de caractérisation et de politiques publiques. Brésil, Côte d'Ivoire, Turquie, Vietnam", *Papiers de recherche AFD*, n° 2019-89, Janvier.
- # 2019-90 ASLI DANIS, D., J.-P. BERROU, M. CLEMENT, F. COMBARNOUS, D. DARBON, B. GÜRBÜZ, J.-F. PEROUSE et E. ROUGIER (2019), "Anciennes et nouvelles classes moyennes turques. Émergence, identification, caractérisation et politiques publiques", *Papiers de recherche AFD*, n° 2019-90, Janvier.