



HAL
open science

La gouvernance logistique des territoires

Antoine Beyer

► **To cite this version:**

| Antoine Beyer. La gouvernance logistique des territoires. 2023. hal-04156511v1

HAL Id: hal-04156511

<https://hal.science/hal-04156511v1>

Preprint submitted on 18 Jul 2023 (v1), last revised 13 Oct 2023 (v2)

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License

LA GOUVERNANCE LOGISTIQUE DES TERRITOIRES

Comment l'intensification des échanges de biens redessine les espaces et redéfinit l'exercice du pouvoir politique

Antoine BEYER – Institut Paris Region – UMR CYU-MATRIS

Introduction au numéro spécial *Cahiers Scientifiques du Transport*

« LA GOUVERNANCE LOGISTIQUE DES TERRITOIRES »

Durant près de trente ans, le développement rapide des échanges, la politique d'abaissement des barrières douanières et la réduction des coûts de transport ont suscité l'émergence de chaînes de valeur complexes dont le fonctionnement repose sur la fiabilisation de chacun des maillons (MANNERS-BELL, 2014) : transport, stockage, assurance, transactions bancaires, échanges d'informations et de données. Aujourd'hui, la transition énergétique, les discours d'autonomie nationale et locale, les mouvements de relocalisation (*reshoring*) réorientent en profondeur les chaînes d'approvisionnement. On voit bien comment, au-delà des seuls dispositifs techniques et des choix économiques, la logistique s'affirme comme une expression dans le positionnement stratégique des Etats dans l'économie mondiale (LIVOLSI & CAMMAN, 2017) et leur déclinaison dans la gouvernance des territoires.

Les corridors et hubs intercontinentaux : la place des infrastructures et de leur contrôle dans les stratégies globales de puissance

Le développement du commerce international s'accompagne de l'émergence de nouveaux acteurs privés largement soutenus par des structures étatiques, conduisant à redistribuer les cartes de la puissance. La réorganisation des flux ou leur croissance conduit à adapter les infrastructures qui révèlent tout à la fois les modalités d'insertion des sociétés dans les circuits économiques globaux que la volonté et la capacité des Etats à en accompagner le mouvement (COWEN, 2014). La projection des Etats et leur capacité à modeler durablement la géographie des échanges s'inscrit pleinement dans une réalité géopolitique. L'exemple emblématique en est la Chine avec la stratégie affichée d'ouverture terrestre et maritime des nouvelles routes de la soie sous le slogan « *One road, one belt* » (DEANDREIS, 2017). Sa diplomatie économique dans la réalisation d'infrastructures en Afrique ou ses investissements dans les ports et aéroports asiatiques et européens montre tout l'intérêt que la puissance montante porte à la question du contrôle des flux. Cette lecture peut être avancée pour d'autres Etats, à des échelles régionales ainsi les accords qui lient la Russie, l'Azerbaïdjan et l'Iran pour ouvrir un corridor de transport entre l'Asie centrale et l'Océan Indien ou encore le contrôle des ports en Afrique (Debie, 2014).

Reste évidemment à comprendre comment les intérêts commerciaux et politiques sont susceptibles de s'influencer l'un l'autre et quels agencements logistiques de tels équilibres font émerger. Cette première entrée privilégie une approche globalement inscrit la logistique dans la géoéconomie que Pascal Lorot (LOROT, 2009) définit comme « *l'analyse des stratégies d'ordre économique – notamment commercial –, décidées par les États dans le cadre de politiques et visant à protéger leur économie nationale, à aider leurs « entreprises nationales, à acquérir la maîtrise de technologies clés et/ou à conquérir certains segments du marché mondial relatifs à la production ou la commercialisation d'un produit ou d'une gamme de*

produits sensibles ». Elle se propose d'interpréter l'entrée logistique au regard des nouvelles relations internationales.

L'affirmation de la logistique comme outil de planification et ses enjeux territoriaux nationaux et régionaux

Un second niveau décline l'organisation des flux à l'échelle nationale. Etats et collectivités publiques ont en effet pris conscience de la dimension stratégique de la logistique, même si le temps d'incubation a été long (SAVY, 1993 ET 2006). Au-delà des seules infrastructures, la capacité de piloter les flux est un argument d'efficacité qui est aujourd'hui un facteur déterminant de croissance et de compétitivité. A la suite des précurseurs qu'ont été les Pays-Bas et la Belgique, la plupart des pays cherchent à promouvoir leurs performances dans ce domaine. L'indice établi annuellement par la Banque mondiale insiste sur la dimension hybride de la logistique qui combine public et privé, facteurs matériels (infrastructures, équipements etc.) et organisationnels (savoir-faire professionnel, agilité administrative). On peut citer ici le projet allemand du *Masterplan Güterverkehr* de 2008 ou *France Logistique 2025*. L'exemple du Maroc à Tanger souligne le rôle central des équipements logistiques dans la modernisation du pays. La logistique est assurément devenue un nouveau paradigme d'organisation et d'aménagement.

A des échelles sub-étatiques, ces données seront remobilisées en France dans l'établissement des Schémas régionaux, les SRADDET. La priorité accordée aux modalités de structuration et d'encadrement de ces plans logistiques qui est, à bien des égards, révélatrice du fonctionnement des territoires. Adjuvant et souvent aussi substitut à l'activité industrielle, la logistique qu'on dit non-délocalisable pousse pourtant clairement à la concurrence pour accueillir investissements et prestataires. Sans doute faut-il distinguer la *logistique endogène* qui sert d'appui aux activités productives existante de la *logistique exogène*, au service d'opérateurs extérieurs (SAMARCANDE, 2009). La planification logistique est-elle en mesure d'assurer l'équilibre des territoires ou en renforce-t-elle les inégalités par la massification des flux ? Quelle(s) vision(s) du territoire portent- alors les schémas nationaux et plans régionaux ? Parfois pensée en termes de promotion et de communication, la mise en regard des objectifs et des résultats reste un champ d'exploration prometteur.

Les défis de la logistique dans la gouvernance des aires métropolitaines

Enfin, un des espaces les plus sollicités est indéniablement l'espace des très grandes villes (DABLANC & FREMONT, 2015) (DABLANC & RODRIGUE, 2017). S'y opèrent des fonctions de concentration et de redistribution qui les imposent naturellement comme des lieux d'interface majeurs. On y retrouve les grands ports et les aéroports mondiaux et les espaces d'entreposage dont la vocation dépasse le cadre déjà très exigeant des pôles millionnaires. Ces espaces doivent absorber les transformations quantitatives et qualitatives de flux, toujours plus rapides et plus éclatés. Viennent s'y cristalliser les contradictions et les concurrences de prérogatives entre pouvoirs locaux, gestionnaires d'infrastructures et une diversité d'acteurs privés qui mettent en relation les « Golbal players » et les auto-entrepreneurs précaires dans la distribution du dernier kilomètre. Les questions de gouvernance, de tension et de coordination sont donc innombrables et exigent toute une palette d'arrangements (RAIMBAULT, 2014). Le rejet en périphérie des fonctions logistiques facilite leur interconnexion avec ces centres extérieurs, mais pose la question de la redistribution interne et conduit à mettre en place des relais internes plus centraux. De manière générale, les contraintes poussent à l'expérimentation. Les contraintes conduisent aussi à explorer la mutualisation entre acteurs du fret, mais aussi à regarder du côté

de la complémentarité fret/voyageurs. Ailleurs, des chartes de bonnes pratiques se sont multipliées qui cherchent à travers divers dispositifs à inventer de l'urbanité du fret.

Trois échelles d'analyse privilégiées ressortent, dont les interdépendances méritent d'être mises en lumière :

- L'approche globale dans une approche géopolitique des circulations et des décisions des grandes puissances qui les façonnent est particulièrement bien illustré par l'analyse de l'article « One Belt One Road, une nouvelle architecture des flux mondiaux sous influence chinoise » d'Alain Arnaud et Laurent Livolsi.
- L'approche (macro)régionale autour des réponses politiques des Etats ou de leurs regroupements dans une dynamique d'intégration. Dans cette perspective, le texte des Christelle Camman et Laurent Livolsi s'intéresse aux conditions d'émergence de l'action gouvernementale française dans l'élaboration d'une réponse nationale à travers l'ambition France logistique 2025.
- L'échelle des systèmes locaux, notamment l'organisation logistique métropolitaine où les grands hubs mondiaux s'articulent à la livraison du consommateur final (Hesse, 2008). De manière originale, la contribution de Sylvie Benoît s'intéresse à la place centrale de la fonction logistique dans un système productif local.

A ces niveaux correspondent aussi trois facettes de l'analyse géographique des territoires, à savoir la logistique comme un moyen de concurrence et de domination globale, la logistique comme construction d'une ambitieuse politique publique et enfin la mobilisation d'acteurs engagés dans une dynamique de gestion et négociation. Ce sont donc bien ces enjeux multiples de construction territoriales dont ce numéro spécial des Cahiers Scientifiques du Transport entend se faire l'écho.

Références bibliographiques

- DEANDREIS M. (2017). *Scenari e geomappe di un Mediterraneo nuovo crocevia: l'Italia sulla Via della Seta. 4°Rapporto Annuale Italian Maritime Economy*,. Napoli : Giannini.
- COWEN D. (2014), *The Deadly Life of Logistics. Mapping Violence in Global Trade*. University of Minnesota Press.
- DABLANC, L. & RODRIGUE, J.-P. (2017). Urban Freight Distribution: a Global Typology. In Giuliano G. & Hanson S. (Eds.) *The Geography of Urban Transportation*, 4th Edition, New York: The Guilford Press.
- DABLANC, L. & FREMONT, A. (Dir.) (2015). *La métropole logistique*. Paris : Armand Colin.
- DEBRIE J. (2014). Les stratégies des opérateurs sur la façade ouest-africaine. *Flux*, 2014/3 n° 97-98, p. 110-117.
- HESSE M. (2008). *The city as a terminal: The urban context of logistics and freight transport*, Ashgate Publishing, Ltd.
- LIVOLSI L., CAMMAN C. (2017). *La logistique, une affaire d'Etat ?* Paris : Le Cherche-Midi, 176 p.
- LOROT P. (2009). De la géopolitique à la géoéconomie. *Géoéconomie*, 2009/3 (n° 50), p. 9-19.
- MANNERS-BELL J. (2014). *Supply Chain Risk: Understanding Emerging Threats to Global Supply Chains*. London : Kogan Page.
- RAIMBAULT N. (2014), *Gouverner le développement logistique de la métropole : périurbanisation, planification et compétition métropolitaine, le cas du Bassin parisien et éclairages étrangers*. Thèse, Université Paris-Est, 523 p.
- SAMARCANDE (2009). *La logistique en France : indicateurs territoriaux*. Paris : DGITM et Pipame.
- SAVY M. (1993). *Logistique et territoire : le nouvel espace des transports*. Montpellier : RECLUS.
- SAVY M. (2006). *Logistique et territoire*. DIACT, Coll. Travaux 1. Paris : La documentation Française.