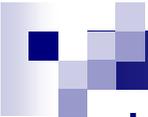


Indicateurs territoriaux de la logistique : quels leviers de gouvernance pour une logistique durable ?

« RDV du Pipame – Les nouveaux enjeux
de la logistique »

Paris, le 17 décembre 2009

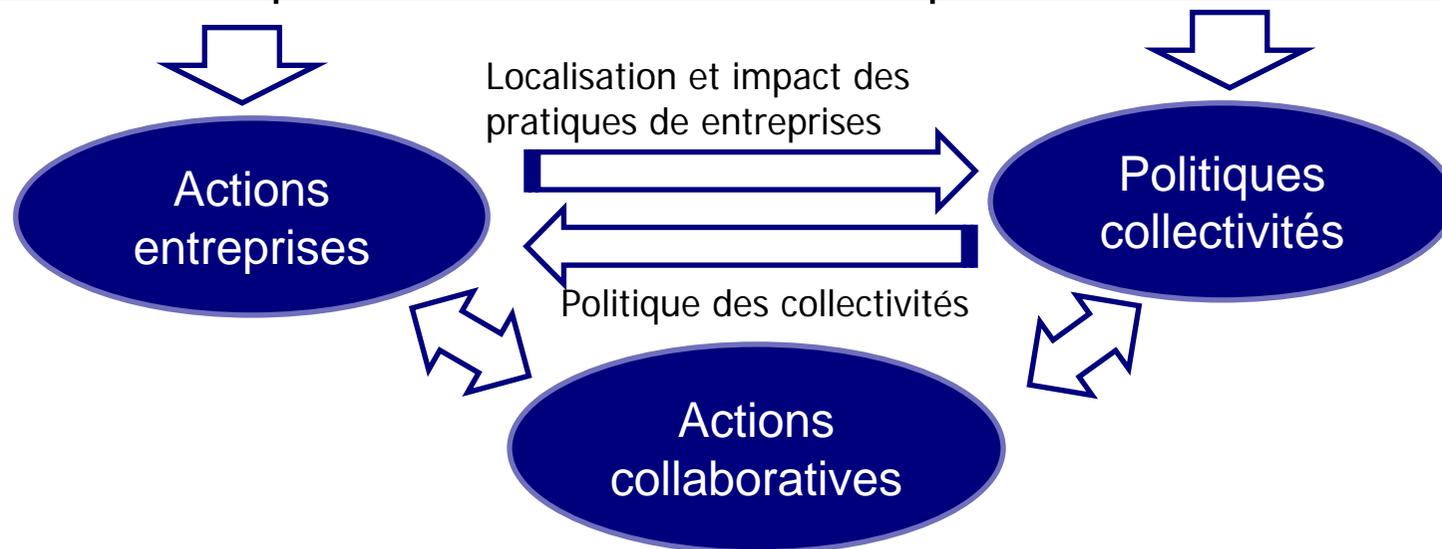


Logistique et territoire : un nouveau paradigme

- Après avoir émergé comme une composante clé du management et des stratégies des entreprises, la logistique est au cœur des enjeux territoriaux
- La logistique est devenue un objet majeur de la gestion du territoire : aménagement, transport, développement économique, insertion environnementale, emploi et formation...
- ... et donne lieu à des décisions, des choix (schémas...) et investissements (infrastructures, équipements, zones dédiées...) de plus en plus lourds
- Cela implique une co-responsabilité entreprises/collectivités partenariale et conflictuelle
- Les aspects territoriaux de la logistique relèvent de l'économie mixte et du partenariat entre sphère publique et sphère privée
- Longtemps ignorée par les collectivités publiques, la logistique a ensuite été étudiée selon des critères classiques (emploi, trafics, infrastructures...) qui ne suffisent plus
- La logistique et le territoire nécessitent une approche géographique novatrice, impliquant synthèse et agrégation des phénomènes
- Une approche transversale du fait logistique, intégrant en même temps la dimension entrepreneuriale et la dimension territoriale
- Enjeux d'une approche transversale alliant économie et territoire (filières, mutualisation...)
- Le futur de la logistique : apporter des solutions durables pour organiser l'économie des échanges sur les territoires et entre les territoires
- Il faut inventer une nouvelle gouvernance logistique des territoires

Articuler la sphère de l'économie et la sphère du territoire

- Filières et tissu économique
- Accueil et intégration spatio-environnementale
- Articuler dimension endogène et dimension exogène de la logistique
- Compétitivité et développement local
- Diffusion et massification des flux
- Les limites de l'optimisation individuelle impliquent une prise en charge plus collective des problèmes : mutualisation, collaboration
- Dynamisation locale et connexion sur le monde
- Développer l'innovation et répondre aux besoins d'emplois de base
- Polariser les implantations et réduire les impacts



La construction du zonage

■ Pourquoi un zonage logistique ?

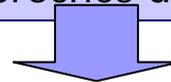
- Déterminer des espaces logistiques significatifs structurés par des variables et problématiques communes
- Proposer des territoires qui ouvrent à une possible gouvernance logistique territoriale

■ Quelles variables de zonage ?

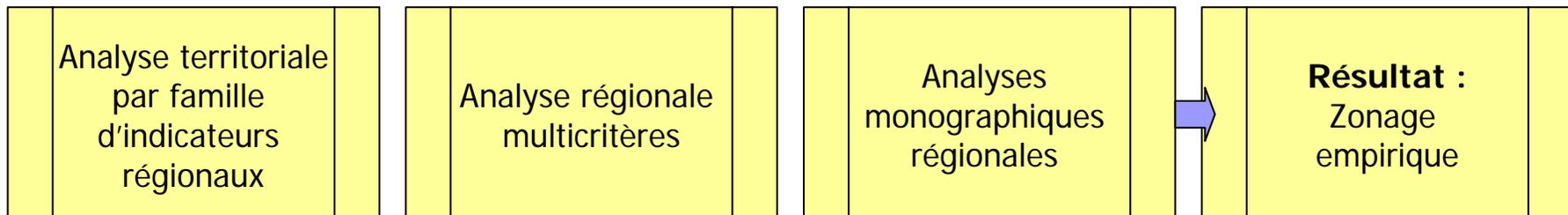
- Les facteurs inducteurs (démographie, consommation, production, échanges)
- Les indicateurs d'activité (implantations, flux et trafics, emploi)
- Les localisations
- Les dynamiques spatiales
- Les outils de dynamisation (acteurs, formation, recherche...)

■ Des obstacles méthodologiques

- Non existence de la logistique comme objet d'observation
- Absence de données logistiques d'entreprises généralisables
- Abondance de données statistiques mais dans un cadre territorial rigide (limites administratives)
- Hétérogénéité des approches de terrain



Quatre approches analytiques complémentaires

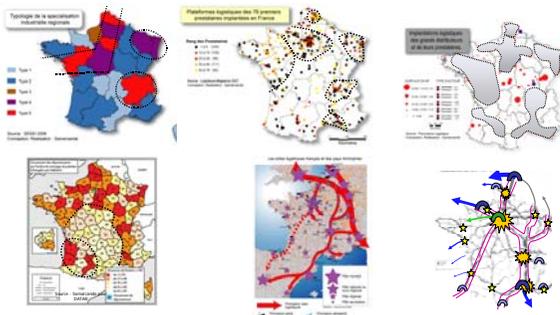


Territorialisation : les trois approches de base

Des indicateurs logistiques régionaux

Une cartographie par grands indicateurs, des « zonages partiels »

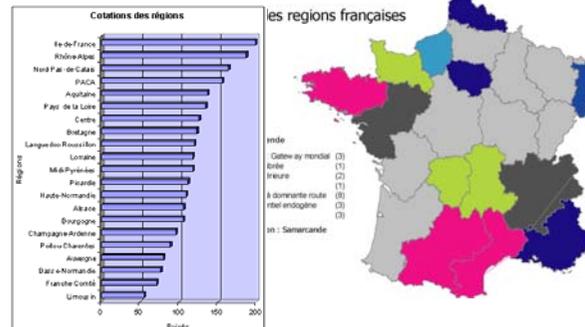
- Les inducteurs de logistique
- Les leviers d'optimisation
- Les emplois
- Les échanges et les flux
- Les déplacements
- Les implantations
- Les structures d'accueil
- L'environnement et l'aménagement du territoire



Une analyse multicritères des régions

Une lecture plus quantitative à l'échelle régionale

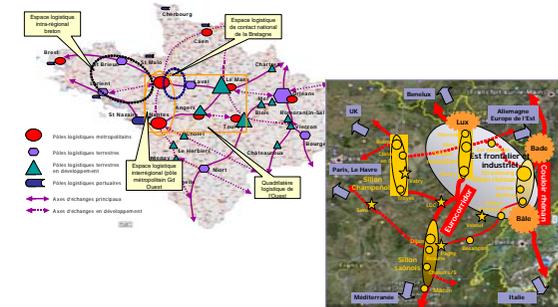
- 45 critères classés en 5 familles (démographie, production, logistique, route, autres modes)
- Un classement des régions (RIF, RA, NPC, PACA...FC, Limousin)
- Un profil logistique des régions (régions équilibrées gateways, régions intérieures...)



Des analyses monographiques

Une approche au plus près des pratiques, des organisations et de la gouvernance

- Des analyses à différentes échelles géographiques
- Permet de comprendre organisations, processus et enjeux
- Indispensables à mise en œuvre de politiques et stratégies adaptées



Un zonage logistique empirique de la France

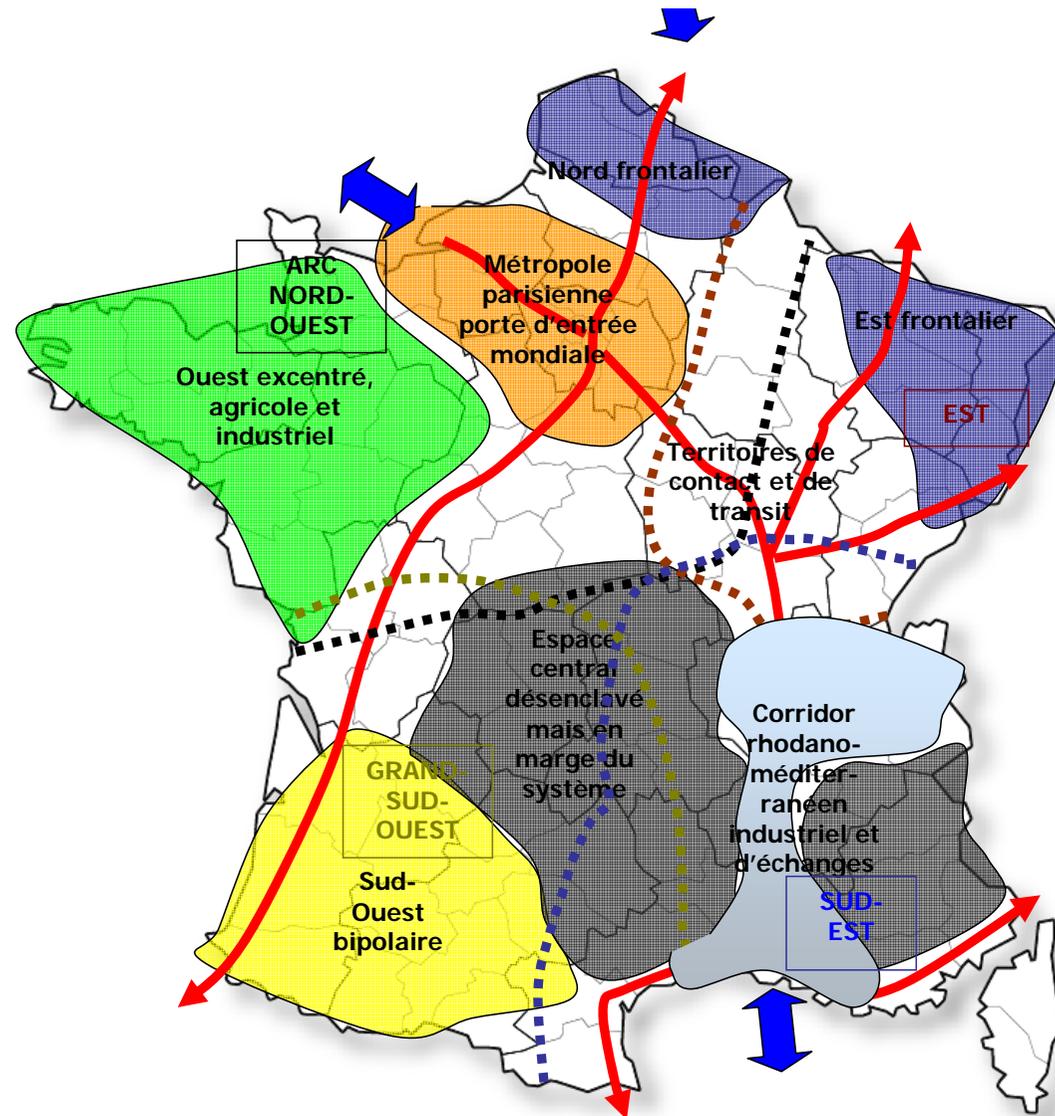
Six espaces logistiques structurants :

- Le Nord industriel et frontalier
- L'Est industriel et frontalier,
- La métropole parisienne
- L'Ouest excentré agricole et industriel
- Le Sud-Ouest bipolaire.
- Le couloir rhodanien

Les autres territoires se partagent en deux catégories :

- Les territoires de contact et de transit,
- Les territoires montagneux et relativement marginaux

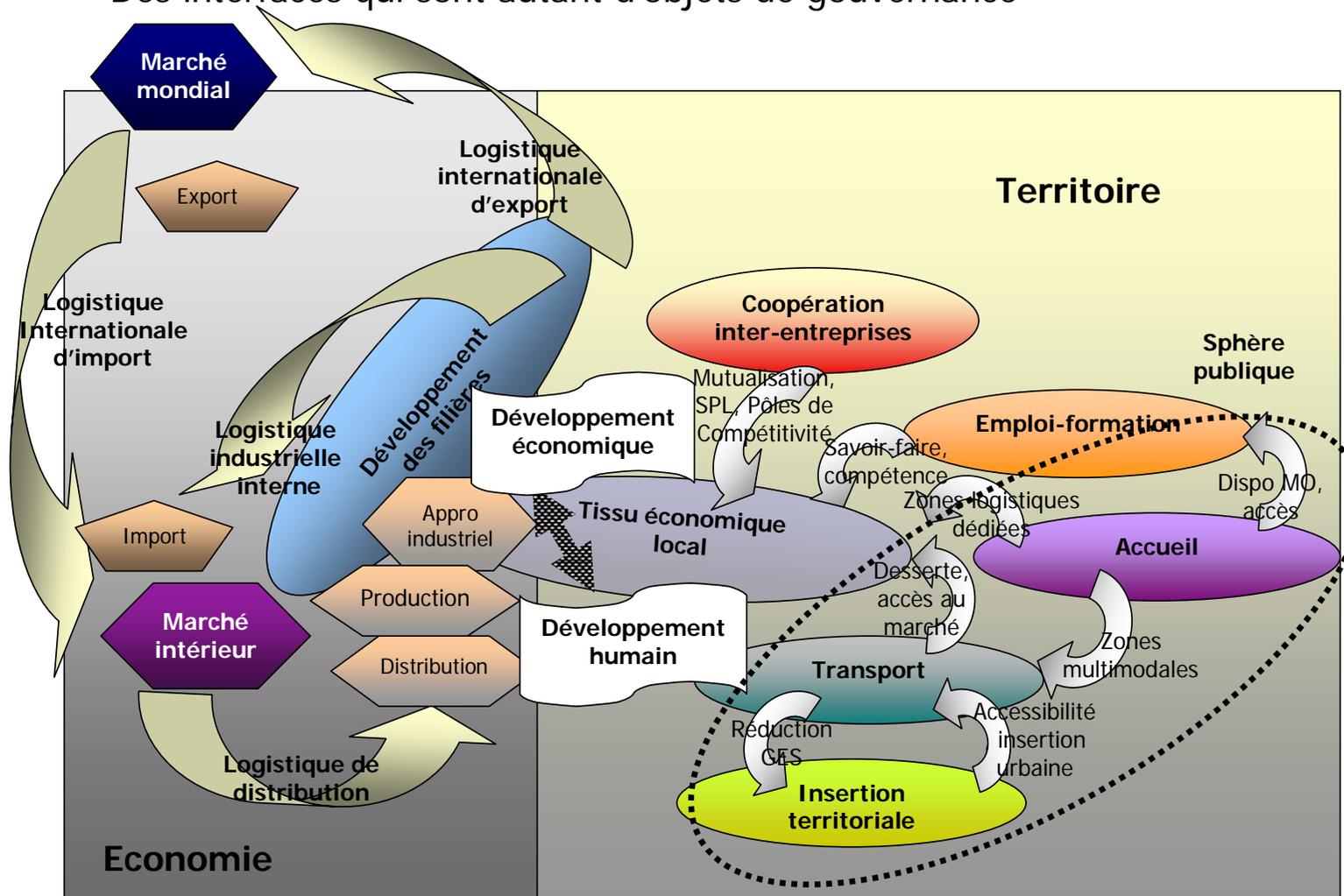
Quatre méga-régions



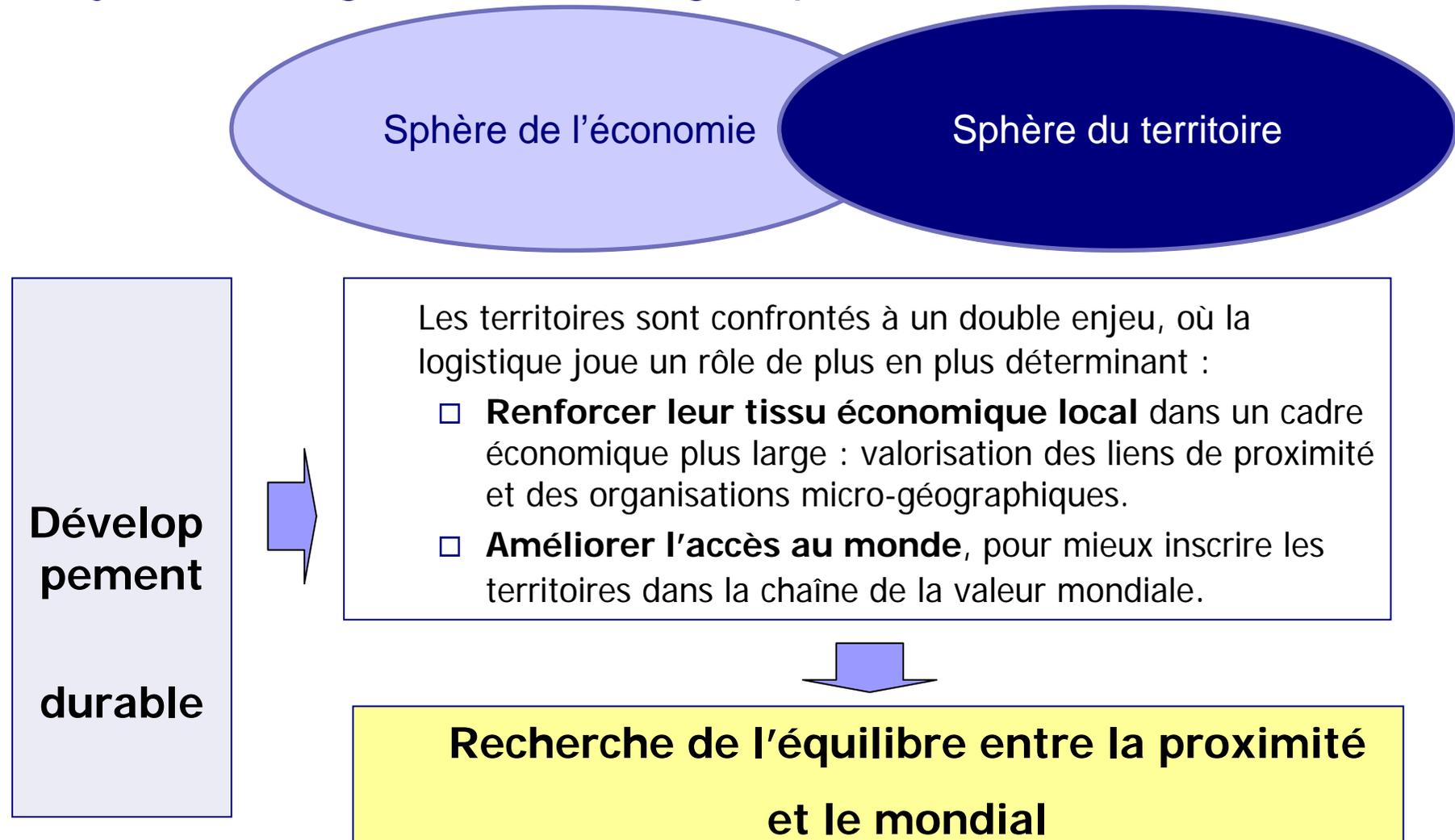
Samarcande novembre 2008

Les domaines de la gouvernance logistique territoriale

- Des inter-relations complexes entre la sphère économique et la sphère territoriale
- Des enjeux de développement humain et de développement économique
- Des questions relevant de la sphère publique et/ou de la sphère privée
- Des interfaces qui sont autant d'objets de gouvernance

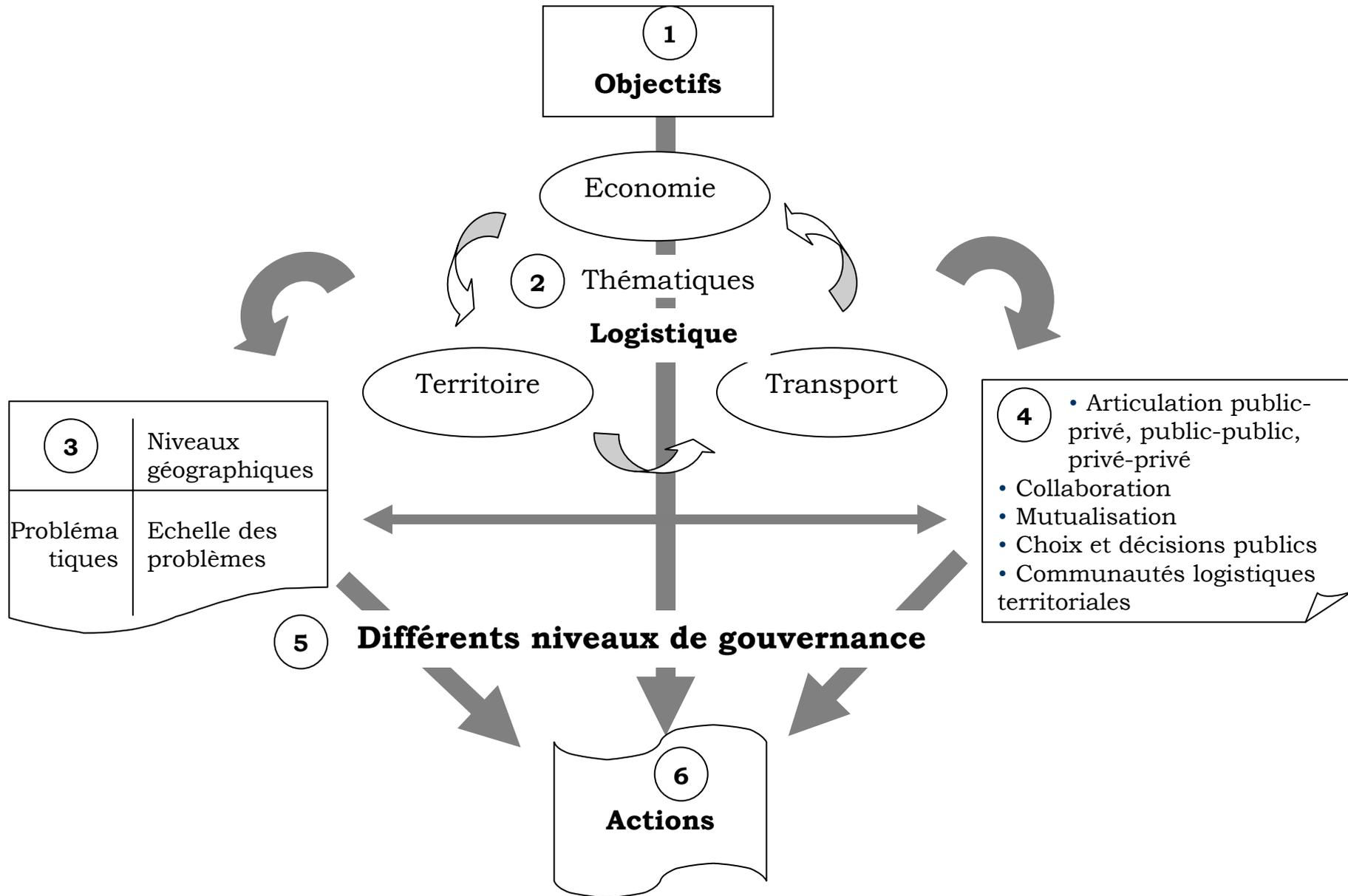


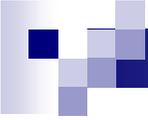
Enjeux de la gouvernance logistique territoriale



Trouver de nouveaux principes, de nouvelles structures et de nouveaux échelons géographiques de gouvernance de la logistique

Schéma général de gouvernance logistique territoriale





Quels territoires de gouvernance ?

- Les territoires logistiques pertinents sont flous, flexibles et autonomes en regard des limites administratives
- Les territoires de la gouvernance de l'espace public correspondent aux échelons institutionnels et aux limites des collectivités territoriales
- Les expériences de gouvernance sont hétérogènes, contradictoires, non coordonnées avec des objectifs parfois contradictoires selon les échelons
- Aucun échelon pertinent de gouvernance n'émerge

- Mais de nombreux exemples concrets de projets, d'actions, de schémas et de politiques raisonnées se développent de façon significative
- Les interventions ne se limitent plus aux infrastructures et à l'aménagement
- Des expérimentations renouvellent les pratiques de gouvernance économique de la logistique (mutualisation, grappes logistiques, optimisation de filières...)
- Des approches coordonnées se développent (schémas...)
- Les différents niveaux de collectivités commencent à travailler sur des projets partagés (inter-régional, coordinations agglos-départements-régions...)
- Les pôles de compétitivité s'ouvrent un peu à la logistique, Novalog joue un rôle d'impulsion

- Les échelons territoriaux de gouvernance doivent être souples et flexibles
- Les espaces de gouvernance doivent correspondre aux projets, qui n'ont pas la même extension territoriale
- Les approches collaboratives doivent s'imposer en fonction des projets

Selon les thèmes, les niveaux géographiques de compétence ne sont pas les mêmes

	1	2	3	4	5	6	7	8
Europe	■	■	■	■	■	■	■	■
National	■	■	■	■	■	■	■	■
Interrégional	■	■	■	■	■	■	■	■
Régional	■	■	■	■	■	■	■	■
Départemental	■	■	■	■	■	■	■	■
Local/métropolitain	■	■	■	■	■	■	■	■

- 1 : infrastructures,
- 2 : offre de transport (hors logistique urbaine),
- 3 : grands équipements structurants,
- 4 : implantation logistique,
- 5 : optimisation des filières/mutualisation,
- 6 : développement du tissu logistique,
- 7 : logistique urbaine,
- 8 : emploi-formation..



Nouvelles finalités de la gouvernance

■ La gouvernance « économique »

- Diffuser et initier les bonnes pratiques logistiques
- Développer la mutualisation, condition essentielle des progrès logistiques des territoires
- Valoriser la logistique comme outil d'optimisation des filières économiques des territoires
- Accompagner la mutation du système productif et recomposition du tissu économique
- Accompagner les mutations de la consommation

■ La gouvernance de l'espace public

- Renforcer l'intervention stratégique et macro géographique
- Organiser la politique d'accueil de la logistique : la « plate-formisation », « les contrats de localisation logistique »
- Coordonner l'aménagement logistique : « schéma de principe d'aménagement logistique partagé »
- Orienter la politique publique des transports vers un renforcement de la multimodalité
- Renforcer les politiques d'emploi et de formation
- Améliorer les interfaces territoriales