

4 TYPOLOGIE DU TERRITOIRE ET PROPOSITION DE ZONAGE

4.1 Quelles caractérisations logistiques du territoire ?

Depuis plusieurs années, les investigations territoriales sur la logistique sont devenues une démarche commune et de plus en plus fréquentes pour les collectivités publiques. Confrontées à des choix stratégiques en matière de développement économique et d'aménagement, qui les amènent à devoir mieux comprendre les logiques sous-tendues par le développement de la logistique d'entreprise, elles affinent leurs réflexions et sollicitent de plus en plus fréquemment des études, des expertises et des conseils sur ce thème.

Par ailleurs, les acteurs privés de la logistique, entreprises industrielles et commerciales, prestataires, mais aussi professionnels de l'immobilier, ont des besoins territoriaux de plus en plus importants et précis en matière d'implantation, de conditions opérationnelles de gestion de leurs sites, de mise en œuvre de leurs opérations de transport.... A mesure que la logistique s'impose comme une variable concurrentielle clé, les besoins d'implantation se multiplient, mais les populations et les collectivités publiques sont de plus sensibles et de plus en plus réticentes à la multiplication des sites et aux impacts, souvent jugés négatifs, qu'ils provoquent.

Malgré un certain nombre de travaux menés à l'échelle nationale (rapport Daubresse, rapport Becker...), aucune réflexion d'ensemble sur la territorialisation du fait logistique n'avait abouti à un zonage logistique du territoire français. Or, nous sommes aujourd'hui à un stade où l'accumulation des travaux interrégionaux, régionaux, départementaux ou locaux sur la logistique et le territoire, notamment de nombreux schémas territoriaux d'aménagement et de développement, fournissent une matière très abondante et très riche, proposent des visions et des orientations nombreuses, mais qui ne bénéficient pas de coordination et de démarche de réflexion commune. Il en résulte en même temps des approches contradictoires sans cadre commun, des investigations et analyses redondantes, des choix individuels et parfois non adaptés, qui, le plus souvent n'aboutissent pas concrètement.

Même s'il n'est pas nécessairement question de réaliser un schéma logistique de la France, il semble indispensable de proposer un cadre géographique commun à la réflexion logistique territoriale et en tout cas de proposer une vision partagée du territoire et des principaux enjeux logistiques auxquels il est confronté. Ainsi, les démarches stratégiques (schémas) ou opérationnelles (réalisation d'équipements ou d'infrastructures, projets coopératifs d'entreprises...) sur la logistique et le territoire, pourraient trouver une meilleure articulation entre elles et aboutir à une plus grande efficacité globale.

Ainsi, les critères de base du zonage logistique de la France qui ont été proposés dans la partie précédente, doivent être prolongés par une tentative de caractérisation plus précise et plus objective des composantes du territoire français. Au travers des huit familles d'indicateurs, par nature très disparates et difficilement homogénéisables, nous commençons à avoir une image solide, mais un peu floue d'un zonage possible. Ne disposant pas d'une méthodologie nous permettant, à partir des éléments de connaissance dégagés, de bâtir un zonage précis, nous proposons de compléter cette approche, d'abord par une démarche plus « bordée » et plus quantifiée, puis par une démarche plus dynamique fondée sur des investigations territoriales spécifiques.

4.1.1 Une lecture « administrative »

La première démarche a pour objectif de proposer une lecture plus rigoureuse et comparée des territoires à l'aide d'indicateurs logistiques précis et quantifiables, afin de pouvoir proposer une « lisibilité comparée » logistique des territoires.

Or, en raison d'un système statistique fondé naturellement sur les entités géographiques en vigueur, les données disponibles, qui sont extrêmement nombreuses et précises, nous obligent à nous inscrire dans les limites administratives des échelons territoriaux de la France (région, département, commune). La nécessaire prise en compte d'indicateurs territoriaux nous amène à faire un choix dans le niveau territorial de référence. Plus le niveau choisi est fin, plus la lecture et l'analyse sont fines et adaptées aux réalités, mais plus le travail de collecte et de traitement est complexe et long.

C'est pourquoi, en raison de l'ampleur de la présente mission, nous avons fait le choix de travailler à un niveau régional, qui permet une vision segmentée et objective du territoire national, mais qui n'est pas assez fine pour permettre de saisir l'ensemble des faits et phénomènes liés à la logistique, qui ont souvent un caractère subrégional. Bien que très instructive, la cartographie qui en résulte présente un caractère assez rigide qu'il faudra dépasser pour le zonage final.

Grâce à la disponibilité et à la grande variété de sources d'informations institutionnelles ou professionnelles au niveau régional, un grand nombre d'indicateurs peuvent être rassemblés et permettre une analyse multicritères au travers d'une grille qui est présentée plus bas.

Comme nous l'avons noté au début de ce document, l'analyse multicritères n'est cependant pas un moyen suffisant à lui seul, nous permettant d'aboutir à un zonage territorial pertinent ; il n'en constituera pas moins un outil très précieux pour y parvenir.

4.1.2 Une lecture dynamique

En complément de l'analyse multicritères, nous proposons une analyse territoriale plus dynamique et moins contrainte par les limites administratives, même si elle se fixe un cadre territorial (régional, interrégional...). Cette analyse dynamique est fondée sur un travail d'expertise de terrain et une connaissance concrète des pratiques et des stratégies des acteurs et tendances à l'œuvre.

Cette lecture plus qualitative, affranchie des limites administratives et des contraintes du système statistique, permet d'intégrer des éléments d'appréhension plus dynamiques des réalités logistiques territoriales et des interrelations économiques et spatiales plus vivantes. La cartographie qui en résulte est ainsi plus ouverte et plus flexible.

4.2 Typologie logistique des régions françaises

L'analyse multicritères vise à procéder à une évaluation rigoureuse et quantifiée à partir d'indicateurs diversifiés et, par nature, non mesurables de façon homogène. Nous avons ainsi élaboré des échelles de notation de 1 à 5 qui sont donc utilisées pour coter différents « individus » selon différents critères. Le système de notation est donc commun et permet d'obtenir une notation finale comparable d'une région à l'autre. Il est évident que le résultat dépend du choix de chacun des critères et de leur pondération.

Si les indicateurs relatifs à chaque critère sont sélectionnés de façon objective, notamment à partir de bases statistiques publiques, il reste une certaine part de subjectivité quant à l'importance et au poids donné à chaque critère et qui sont de la responsabilité des concepteurs de la grille.

4.2.1 Détermination des critères

La mesure du phénomène logistique sur un territoire est un exercice complexe, car elle implique beaucoup de critères extrêmement composites, dans la mesure où la logistique, fonction transversale, dépend de très nombreux facteurs, tant humains et démographiques, qu'économiques, infrastructurels, relevant du transport ou des politiques territoriales. Nous avons ainsi identifié plusieurs types de critères à prendre en compte :

- Des critères de nature démographique (population, urbanisation, tourisme...) et économique (poids de l'industrie, de l'agriculture...).
- Des critères de nature logistique (importance des sites et zones, poids des acteurs, poids de la logistique de distribution, vocation logistique des pôles...).
- Des critères de nature transport (aéroports, équipement et offre de transport terrestre, poids des trafics...).
- Des critères politico-territoriaux (politiques de développement des collectivités, actions développées pour la logistique, politiques de zones d'accueil...).

Au final, nous avons retenu cinq familles, comprenant chacune plusieurs critères eux-mêmes pondérés différemment selon l'importance que nous leur attribuons. Ces cinq familles correspondent chacune à un aspect de la logistique d'une région et en expliquent le contenu logistique concret, permettant ainsi une cotation quantitative (notation globale) et qualitative (notation spécifique de chaque famille de critère) :

- **Les inducteurs démographiques de la logistique**, comprenant des critères démographiques (population des aires urbaines, évolution démographique et « hinterland » proche avec les régions limitrophes), touristiques (nombre de touristes) et de consommation (distribution). Il s'agit de critères de demande.
- **Les inducteurs productifs de la logistique**, prenant essentiellement en compte l'activité économique génératrice de flux (PIB, industrie et agriculture) différenciée par grand secteur et l'indépendance de l'industrie favorisant la prise de décision au niveau du territoire. Il s'agit là aussi de critères de demande.
- **Les fonctions logistiques**, prenant en compte les principaux acteurs logistiques (prestataires et grands distributeurs), les structures d'accueil des activités logistiques (zones logistiques existantes ou en projet) et l'offre locale de travail (main d'œuvre en activité logistique et formations). Il s'agit de critères d'offre.
- **Le transport routier**, prenant en compte les infrastructures (autoroutes, carrefours, centres routiers) et les trafics. Il s'agit de critères d'offre.
- **Les autres modes de transports**, prenant en compte les données du ferroviaire (infrastructures et trafics), du combiné rail-route, du fluvial, du portuaire (conteneurs et vracs) et de l'aéroportuaire de fret. Il s'agit de critères d'offre.

4.2.2 La méthode de la grille de cotation multicritères des régions

21 régions françaises ont été cotées. La Corse a été exclue du fait de son insularité.

Une grille multicritères d'évaluation a été établie, croisant d'une part les critères déterminés plus haut et, d'autre part, chacune des régions logistiques ci-dessus.

Chaque critère est noté entre 1 et 5 et pondéré selon un indice de 0.5, 1, 1.5 ou 2 selon l'importance accordée au critère. Chaque famille de critères comprend 7 à 12 critères.

Par le choix du nombre de critères et des indices de pondération, chaque famille a donc un poids égal (50 points maximum). Au total, la fourchette de points possible est comprise, pour chaque région, entre 0 et 250⁷ (note maximale).

L'échelle de mesure des critères est réalisée et permet de coter chaque région pour chacun des critères de 1 à 5 (multiplié par l'indice de pondération). Ex : pour la population de la région, la cotation est de 1 pour – de 1 000 000 hab, 2 pour 1 à 2 000 000 hab, 3 pour 2 à 3 000 000 hab, 4 pour 3 à 7 000 000 hab, 5 pour + de 7 000 000 hab ; l'Alsace sera ainsi cotée 2 X 2 (indice de pondération) = 4 / 10.

Le détail de l'échelle de cotation est donné dans le tableau de la page suivante.

L'analyse du poids logistique de chaque pôle est faite en prenant en compte l'indice synthétique qui est la totalisation des points obtenus par chaque pôle (plus indicatif que démonstratif) et surtout la note relative pour chaque groupe de critères, qui est représentée sous forme de graphes en radar où chaque rayon du polygone, qui représente une famille de critères, permet de visualiser la notation de chaque pôle pour chacune des 5 familles de critères. L'aire violette qui donne une forme spécifique à chaque pôle pourra permettre d'établir un profil et une typologie. Des analyses affinant les critères pourront ainsi être faites.

Signification des données du tableau suivant en ordonnées :

Al : Alsace ; Aq : Aquitaine ; Au : Auvergne ; BN : Basse-Normandie ; Bo : Bourgogne ; Br : Bretagne ; Ce : Centre ; CA : Champagne-Ardenne ; FC : Franche-Comté ; HN : Haute-Normandie ; IDF : Ile-de-France ; LR : Languedoc-Roussillon ; Li : Limousin ; Lo : Lorraine ; MP : Midi-Pyrénées ; NPC : Nord-Pas-de-Calais ; PL : Pays de la Loire ; Pi : Picardie ; PC : Poitou-Charentes ; PACA : Provence-Alpes-Côte d'Azur

⁷ 50x5

Critère	1	2	3	4	5
Démographie					
Population Région (millions)	0-1	1-2	2-3	3-7	7 et +
Population en métropoles de +0,5M hbts (millions)	0,5-1	1-2	2-4	4-10	10 et +
Population en agglomérations de +0,1M hbts (millions)	0,1-1	1-2	2-4	4-10	10 et +
Evolution population régionale 1999-2006 (%)	Négative	0-3	4-6	6-7	7 et +
Population région + régions voisines (millions)	0-10	10-15	15-20	20-25	25 et +
Tourisme (milliers de nuitées)	0-5	5-10	10-15	15-30	30 et +
Distribution (millions de m ²)	0-0,5	0,5-1	1-1,5	1,5-3	3 et +
Production					
PIB (millions d'euros)	0-50	50-100	100-200	200-500	500 et +
Croissance PIB 2001-2006 (% €constants)	0-5	5-7	7-10	10-12	12 et +
Emplois industriels (milliers)	0-80	80-130	130-200	200-400	400 et +
Emplois IAA (milliers)	0-10	10-20	20-30	30-40	40 et +
Emplois biens de consommation (milliers)	0-15	15-25	25-50	50-100	100 et +
Emplois biens intermédiaires (milliers)	0-20	20-40	40-70	70-120	120 et +
Emplois biens d'équipement (milliers)	0-20	20-50	50-100	100-150	150 et +
Degré indépendance de l'industrie (%)	50-60	60-70	70-80	80-90	90 et +
Agriculture (Valeur Ajouté en millions d'€)	0-1	1-1,5	1,5-2	2-3	3 et +
Logistique					
Nombre de prestataires logistiques	1-10	10-30	30-50	50-100	100 et +
PF logistiques gde distribution (milliers m ²)	1-100	100-250	250-500	500-1000	1000 et +
Zones logistiques existantes (unités)	1	2-4	5-7	8-9	9 et +
Zones logistiques projet (unités)	1	2	3	4	5
Entrepôts (milliers m ²)	0-1	1-2,5	2500-5000	5000-9000	9000 et +
Emplois logistiques (milliers)	0-15	15-30	3-5	5-8	8 et +
Formations Post-Bac (unités)	1-2	4-7	8-13	19	41
Route					
Kms autoroutes	0-100	100-400	400-600	600-900	900 et +
Branches autoroutes	3-4	5-6	7-8	9	11-12
Carrefours autoroutes	1	2-4	5-9	12	18
Centres routiers	7-10	12-17	18-21	35	43
Transporteurs routiers (millions de salariés)	0-5	5-10	10-15	15-25	25 et +
Trafic PL régional (millions de tonnes)	0-50	50-75	75-100	100-150	150 et +
Trafic PL national (millions de tonnes)	0-20	20-35	35-50	50-75	75 et +
Trafic PL international (millions de tonnes)	0-11	1-3	3-5	5-10	10 et +
Trafic PL transit (millions de tonnes)	0-1	1-5	5-10	10-20	20 et +
Autres modes					
Kms voies ferrées (milliers)	0-1000	1000-1500	1500-2000	2000-2500	2500 et +
Branches voies ferrées	4	8-11	12-15	18-19	22
Carrefours voies ferrées	5_8	9-11	13-15	20	30
Chantiers transport combiné	1	2	3	4	5 et +
Trafic ferré national (M de tonnes)	0-3	3-5	5-7,5	7,5-12,5	12,5 et +
Trafic ferré international (M de tonnes)	0-0,5	0,5-1,5	1,5-2	2-5	5 et +
Ports traitant +1M de tonnes (unités)			1	2	3
Trafic conteneurs des ports (M de tonnes)	0,01-2	2-5	5-10	10-20	20 et +
Trafic ports total (M de tonnes)	5-10	10-20	20-50	50-80	80 et +
Kms voies d'eau (gabarit de 1000T)	0-50	50-150	150-250	250-300	300 et +
Trafic Voies d'eau (milliers de tonnes)	500-1000	1000-3000	3000-5000	5000-10000	10000 et +
Trafic fret aéroport (milliers de tonnes)	1-10	10-50	50-200	200-1000	1000 et +

Tableau n°4 : table de cotation des régions selon la nature des critères

Tableau N°5 : grille multicritères régionale d'évaluation logistique

Critères	Ind	AI	Aq	Au	BN	Bo	Br	Ce	CA	FC	HN	IDF	LR	Li	Lo	MP	NPC	PL	Pi	PC	PACA	RA	
Population	2	4	8	4	4	4	8	6	4	4	4	10	6	2	6	6	8	8	4	4	8	8	
Métropoles +500000hpts	1	1	1	0	0	0	1	0	0	0	1	5	0	0	0	1	2	1	0	0	3	3	
Agglomérations +10000hpts	1	1	2	1	1	1	2	2	1	1	1	5	2	1	1	2	3	2	1	1	3	3	
Evolution pop99-06	2	6	8	4	4	4	8	4	2	4	4	6	10	4	4	10	4	8	4	6	8	8	
Zone chalandise	2	8	6	6	4	4	6	2	10	8	6	6	8	8	4	6	6	10	4	6	4	6	10
Tourisme	1	2	3	1	2	2	2	2	1	1	1	5	3	1	1	1	2	2	1	2	4	4	
Distribution	1	2	3	2	2	2	3	3	2	2	2	5	2	1	2	2	3	3	2	2	4	4	
Démographie	10	24	31	18	17	19	26	27	18	18	19	44	31	13	20	28	32	28	18	19	36	40	
PIB 2006	2	2	4	2	2	2	4	4	2	2	2	10	4	2	4	4	4	4	4	4	6	6	
Evolution PIB02-06	1	1	2	2	2	2	4	2	2	1	2	2	5	2	2	4	2	3	2	3	4	4	
Industrie	1	3	3	2	2	2	3	3	2	2	2	5	1	1	3	3	4	4	2	2	4	5	
IAA	1	3	3	2	2	2	5	2	2	1	2	5	2	1	2	3	4	4	3	2	3	5	
BC	1	2	2	1	1	1	2	3	1	1	2	5	1	1	2	2	2	3	2	1	2	4	
BI	1	3	3	3	2	3	3	3	3	2	3	4	2	3	3	3	4	4	3	2	3	5	
BE	1	3	2	1	2	2	2	2	2	1	2	5	1	1	2	2	3	2	2	2	2	4	
Indépendance industrie	1	3	3	3	2	2	3	1	2	1	1	5	2	3	2	3	2	3	1	2	2	4	
Agriculture	1	1	5	1	2	3	4	5	1	1	1	1	3	1	1	3	2	4	2	2	3	3	
Production	10	21	27	17	17	19	30	25	17	12	17	42	21	15	21	27	27	31	21	20	29	40	
Prestaires logistiques	1	3	3	2	2	2	4	4	3	1	3	5	2	1	3	3	5	4	4	2	4	4	
PF log GD	2	6	8	4	4	6	6	8	4	4	4	10	6	2	6	6	8	8	8	6	8	10	
ZA logistiques	1	2	2	3	2	3	1	5	2	2	4	5	4	3	4	4	4	3	3	1	3	4	
ZA logistiques projets	1			5	1		4	1	3			4			2	2		1	2			2	
Entrepôts construits	2	6	6	4	4	6	6	6	4	4	4	8	6	2	6	6	6	6	8	4	6	10	
Emplois logistiques	2	4	4	2	2	2	4	4	2	2	4	10	2	2	4	4	6	6	4	2	6	8	
Formation Bac+	1	2	2	2	2	2	3	2	1	1	2	5	2	1	2	3	3	3	2	2	3	4	
Logistique	10	23	25	22	17	21	28	30	19	14	21	43	26	11	27	28	32	31	31	18	30	42	
Kms autoroutes	1	2	4	2	2	4	4	4	3	2	2	5	3	2	4	4	4	2	3	3	4	5	
Branches autoroutes	1	2	2	1	2	5	2	5	3	1	2	4	2	1	2	1	3	3	5	1	1	3	
Carrefours autoroutes	1	2	2	2	2	3	3	3	2	1	3	5	2	1	2	2	3	3	2	2	3	4	
Centres routiers	1	1	3	1	1	3	2	2	1	3	1	1	2	1	3	3	5	2	1	3	3	4	
Transport routier	1	2	4	2	2	2	4	3	2	2	3	5	2	1	3	3	4	4	3	2	4	5	
Trafic zone chalandise	1	2	4	2	1	2	4	3	2	1	2	5	3	1	3	3	4	4	3	2	4	5	
Trafic PL national	1,5	3	4,5	3	3	4,5	4,5	6	6	4,5	6	7,5	4,5	1,5	4,5	3	6	6	6	4,5	4,5	6	
Trafic PL international	1,5	4,5	4,5	1,5	3	3	3	4,5	4,5	3	3	4,5	1,5	1,5	6	3	7,5	3,5	4,5	1,5	3	6	
Trafic PL transit international	1	2	4	2	1	4	1	2	4	3	1	2	4	2	4	2	3	1	2	2	4	5	
Route	10	21	32	16,5	17	31	28	33	27,5	21	23	39	24	12	32	24	40	29	30	21	30,5	43	
Kms fer	0,5	0,5	1,5	1	0,5	2	1	2	1,5	0,5	0,5	1,5	1	0,5	1,5	1,5	1	1,5	1,5	1	1	2,5	
Branches fer	0,5	1	1	1,5	1	2	0,5	2	2,5	1,5	1	2	1	1	1,5	1,5	1,5	1,5	2	1	1	1,5	
Carrefours fer	0,5	0,5	1,5	1	0,5	1	0,5	1	1,5	1	0,5	2,5	0,5	0,5	1,5	1	1,5	1	1	0,5	0,5	2	
Transport combiné	1	2	5	1		3		1		1	3	5	4			1	3				3	3	
Trafic fer national	1	2	2	1	1	2	1	3	3	1	3	4	2	1	4	2	5	1	2	2	4	3	
Trafic fer international	1	3	2	1	1	3	1	2	2	2	2	4	2	1	5	1	5	1	3	1	3	4	
Ports +1MT	1		4		4		5				4		4				4	3		3	3		
Trafic Ports conteneurs	1		1				1				5						1	1		1	3		
Trafic ports total	1		2		1		1				5		1				5	3		1	5		
Kms fluvial GG	0,5	1,5	1			1					1,5	2	1		1,5		2,5	1			1,5	2	
Trafic fluvial	1	5			2				2		4	5			4		4		3		3	2	
Trafic aéroport fret	1	2	1			1	1	2				5	1			3		2			3	2	
Autres modes	10	18	22	6,5	9	16	12	12	14,5	7	30	31	18	4	19	11	34	16	13	11	31	22	

La figure suivante représente l'addition des cinq familles de critères pour les 21 régions étudiées.

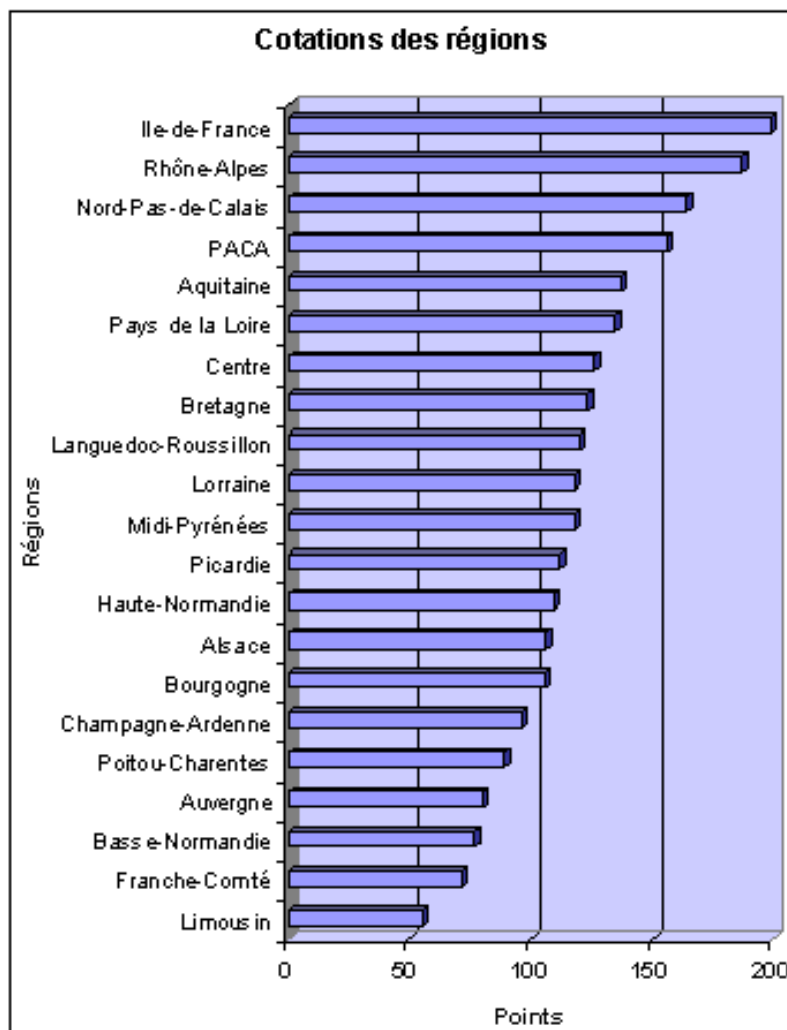


Figure N°12 : échelle de cotation logistique des régions

Sans surprise, on constate que l'Ile-de-France (199 pts), suivie de près par Rhône-Alpes (187 pts), domine ce classement. Le fait qu'elles occupent les premières places pour quasiment tous les critères n'est pas étranger à cela. Leur place dans l'économie française est le reflet de ce classement.

Un deuxième groupe se détache avec deux régions périphériques qui sont le Nord-Pas-de-Calais (165 pts) et PACA (156,5 pts) qui profitent de situations privilégiées sur toutes les familles de critères (excepté la route pour PACA).

On peut identifier un groupe médian (de 137 à 106 pts) avec des régions hétérogènes poussées par des critères démographiques (Aquitaine, Languedoc-Roussillon), productifs (Alsace, Centre, Bretagne, Pays de la Loire...), logistiques (Bourgogne, Centre, Lorraine, Picardie), routiers (Aquitaine, Bourgogne, Centre, Lorraine, Picardie) et les autres modes de transport (Aquitaine, Haute-Normandie). Certaines ont des profils plus équilibrés (Alsace, Pays de la Loire, Bretagne, Midi-Pyrénées) ce qui peut faire penser qu'elles profitent d'organisations logistiques enviables exceptées au niveau des autres modes de transports pour les trois dernières citées.

Un groupe de régions plus « faibles » se dessine avec des régions possédant des caractéristiques équilibrées et homogènes à la baisse (sauf pour le routier en Champagne-Ardenne). Celui-ci est composé de Champagne-Ardenne (96 pts), Poitou-Charentes (89 pts), Auvergne (80 pts), Basse-Normandie (77 pts) et Franche-Comté (72 pts). Il s'agit de régions périphériques ou à l'écart de grands flux de marchandises.

Le Limousin apparaît nettement en retrait dans ce classement avec les cotations les moins fortes sur les cinq familles de critères. Sa situation économique, démographique et géographique (à l'écart des grands flux) lui confère cette place en bas de classement.

4.2.3 Une bonne corrélation entre les critères endogènes et la cotation logistique

Une comparaison avec la population et le PIB des régions (les deux plus importants facteurs inducteurs de logistique endogènes) montrent une corrélation entre ces facteurs et les « points » logistiques issus de la grille multicritères. En effet, les régions les mieux cotées sont celles qui possèdent les caractéristiques endogènes les plus fortes. Plus une région est forte démographiquement et économiquement, plus les atouts pour l'accueil d'activités logistiques sont forts (implantation d'entrepôts et de plates-formes et création d'emplois logistiques, densité des infrastructures de transports et des trafics).

Pour exemple, on constate que le Limousin, plus petite région par sa population et son PIB est dotée du plus petit nombre de points. A l'inverse, l'Ile-de-France, plus grande région démographique et productive, est classée en première position.

Cependant, quelques régions semblent ne pas suivre cette courbe. La Basse-Normandie, le Poitou-Charentes, Pays de la Loire et PACA semblent posséder des caractéristiques moins fortes que pourraient présager leurs caractéristiques. On peut remarquer qu'il s'agit de régions périphériques, moins touchées que d'autres par les grands flux d'échanges de marchandises. L'importance au sein du pays de PACA et des Pays de la Loire amène à s'interroger sur ce déficit de points dans ces régions.

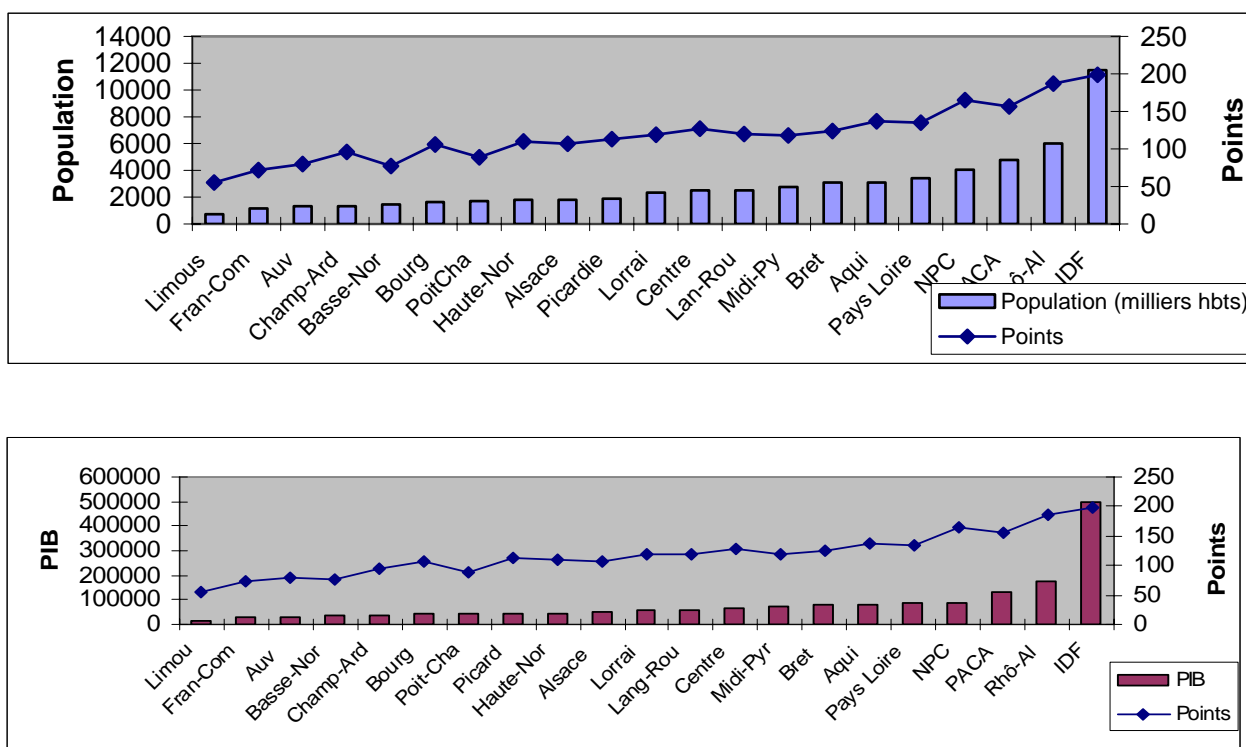


Figure N°13 : corrélations population et PIB/cote logistique

4.2.4 Typologie des régions françaises selon leur profil logistique

La réalisation des « graphiques radar » par pôle permet de dégager des types logistiques différenciés, qui sont classés non pas par importance quantitative, mais par contenu qualitatif de leurs caractéristiques logistiques. Selon la forme du graphique représentant le poids relatif de chacun des critères, nous pouvons dégager assez clairement des types spécifiques.

- **Trois régions équilibrées (Gateways mondiaux) :** Ce sont des espaces possédant des caractéristiques équilibrées et fortes. L'Ile-de-France avec ses caractéristiques démographiques et sa position centrale au niveau des infrastructures de transports ; PACA avec sa démographie et le port de Marseille ; et enfin le Nord-Pas-de-Calais proche des ports du Benelux et sa situation privilégiée entre ces derniers et la région parisienne, sont les régions permettant l'entrée du pays dans l'économie mondiale des échanges grâce à leur rôle de concentration et d'expédition/importations des marchandises à l'échelle mondiale.
- **Une autre région équilibrée :** l'Alsace est une autre région possédant des critères équilibrés mais qui n'occupe pas le même rôle que les trois précédentes. Sa position dans l'Europe rhénane et la présence d'un important port fluvial lui permettent d'avoir une offre quasiment complète pour l'accueil d'activités logistiques.
- **Une région portuaire :** La Haute-Normandie est une région fortement marquée par les autres modes de transports. Les ports qu'elle accueille dont Rouen (port vraquier) le Havre (port conteneurs) forment le premier ensemble logistique portuaire français. Pas à la hauteur des ports du Benelux mais possédant un bon nombre d'atouts pour les concurrencer, la Région peut tirer parti de cette infrastructure pour développer son territoire et devenir un espace logistique de premier plan au niveau national voire européen.
- **Deux grandes régions intérieures :** Rhône-Alpes et Pays de la Loire sont deux régions possédant des caractéristiques endogènes importantes mais pêchant par un manque d'utilisation et de présence des modes de transport non routiers. Pourtant, la possibilité de l'utilisation de ceux-ci (fluvial pour Rhône-Alpes, maritime pour Pays de la Loire) pourrait leur apporter un plus grand équilibre en terme de transports et ainsi diversifier les moyens de parvenir à ces espaces et peut-être en réduire les coûts d'accès.
- **Trois régions à potentiel endogène fort :** Ce sont des régions accueillant une activité productive en développement et des populations polarisées importantes et fortement croissantes (Bretagne, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon). En structurant plus leurs chaînes logistiques elles pourraient accroître leur poids.
- **Huit régions à dominante routière :** Il s'agit du groupe comprenant le plus grand nombre d'individus (40% des régions françaises). Ce sont des régions essentiellement de transit voisines de l'Ile-de-France (Picardie, Bourgogne, Centre, Champagne-Ardenne) pouvant jouer sur leur proximité avec la métropole parisienne pour l'accueil d'activités logistiques. Deux régions de l'Est (Lorraine, Franche-Comté) et deux du Sud-Ouest (Aquitaine, Poitou-Charentes), elles sont situées sur de grands corridors européens de transit (France-Espagne et France-Allemagne). Ces régions

profitent encore peu du transit qu'elles subissent mais pourraient très bien transformer ces aspects pouvant paraître négatifs en valeur ajoutée pour leur territoire.

- **Trois régions en retrait :** Ce sont des régions possédant des caractéristiques endogènes faibles et possédant peu d'infrastructures de transports (Basse-Normandie, Limousin et Auvergne). Elles n'accueillent que peu de transit ce qui a empêché l'émergence de dynamique logistique.

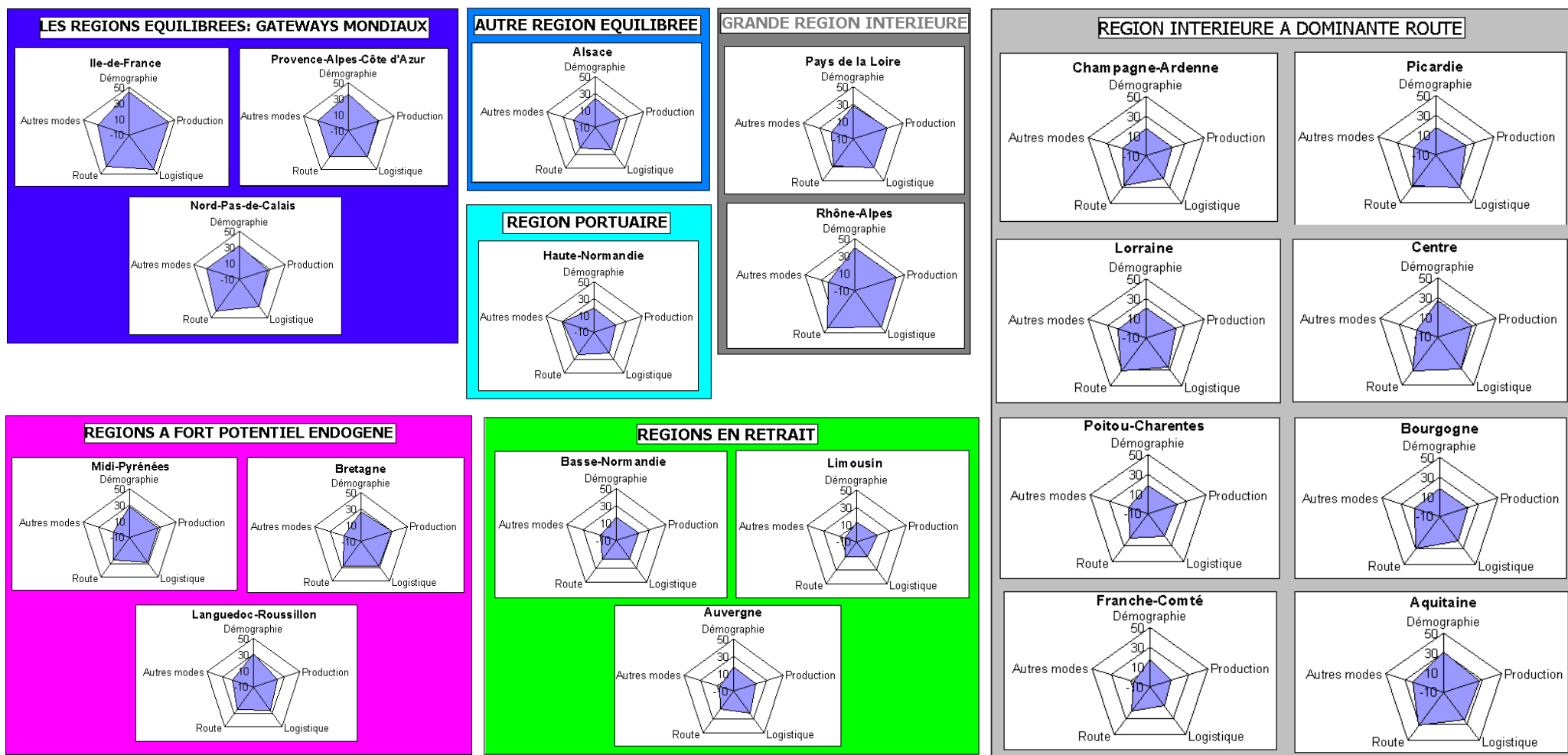


Figure N°14 : Typologie des régions françaises selon leur profil logistique

Représentée cartographiquement, cette typologie laisse clairement apparaître un ensemble de régions continu correspondant aux régions intermédiaires et de transit (régions intérieures à dominante route). Celles-ci sont toujours voisines de plus grandes régions logistiques.

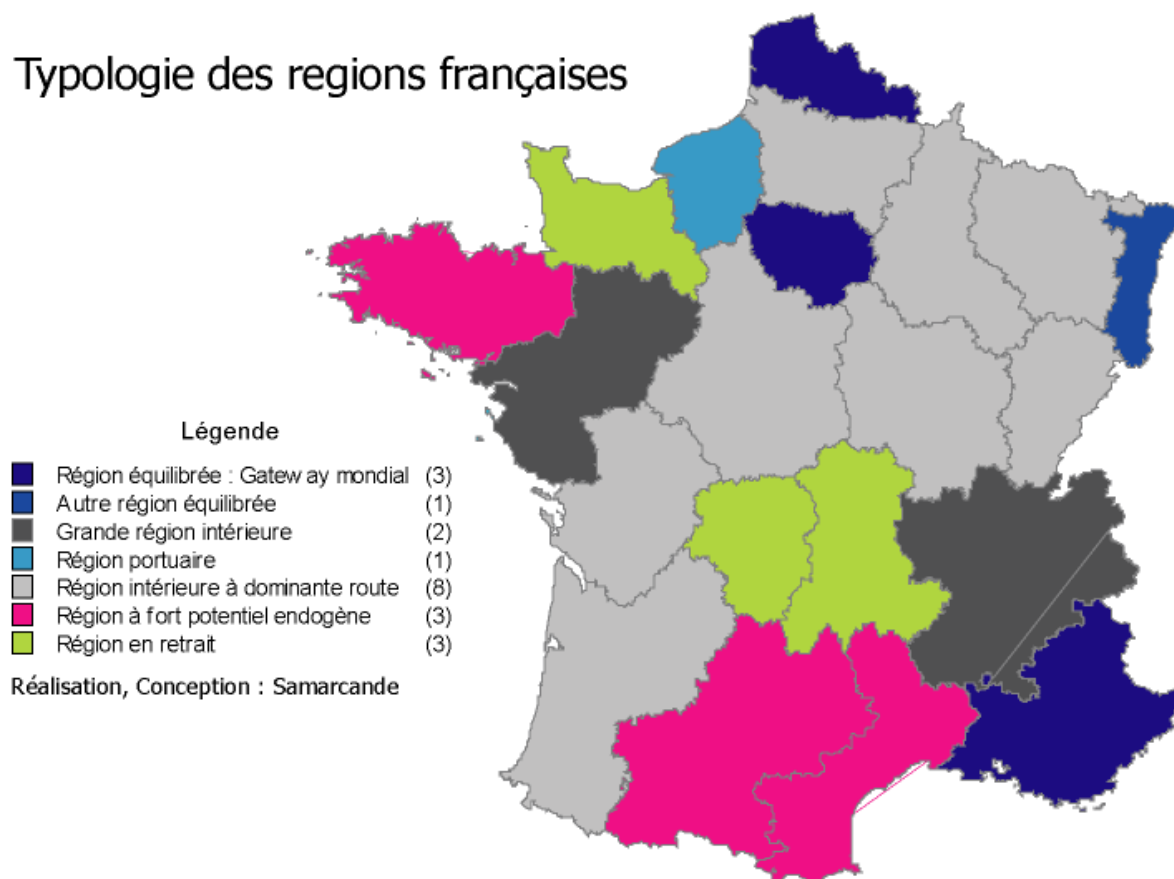
Les trois régions à fort potentiel endogène sont situées en périphérie du pays. Cela montre que cette situation loin des grands axes (sauf pour Languedoc-Roussillon) n'est pas un handicap majeur pour la croissance, mais peut l'être pour les fonctions logistiques. A l'inverse, PACA et Pays de la Loire, possèdent des systèmes logistiques importants.

Le Massif Central (Auvergne, Limousin) montre que la centralité nationale n'existe pas et qu'il ne suffit pas d'être un « centre géographique » pour être un « centre logistique national ».

Les régions frontalières que sont le Nord-Pas-de-Calais, l'Alsace et Rhône-Alpes, profitent du fait qu'elles sont situées au cœur de carrefours d'infrastructures et de courants d'échanges non plus nationaux, mais européens.

On remarque enfin l'Ile-de-France qui est reliée par deux portes essentielles au reste du Monde via la Haute-Normandie ou le Nord de la France.

Typologie des régions françaises



Carte N°28 : typologie logistique des régions françaises

4.3 Les dynamiques logistiques territoriales

Cette partie propose une lecture dynamique de la logistique sur certains territoires, réalisée par Samarcande dans le cadre de missions pour des collectivités territoriales. Cette lecture qui repose sur la collecte et l'analyse de nombreuses données, mais aussi sur de nombreux entretiens avec des acteurs du territoire et/ou de la logistique est possible à plusieurs échelles géographiques à l'intérieur des limites choisies pour l'investigation (régionale, interrégionale, euro régionale).

Les échelles de lecture sont par ailleurs emboîtables, car elles permettent d'avoir parallèlement et complémentarément une vision à l'échelle des agglomérations et des micro-territoires, des départements, des régions, des inter-régions, des euro régions et en interface avec les territoires voisins. Elles permettent également de créer de nouveaux espaces qui pourraient paraître plus pertinents pour appréhender la réalité et la dynamique de la logistique territoriale.

Cette approche permet par ailleurs de mieux identifier et illustrer les polarisations logistiques, les complémentarités territoriales, les corridors d'échanges, les interrelations des territoires associés et les espaces structurés cohérents.

4.3.1 Le Grand-Ouest⁸

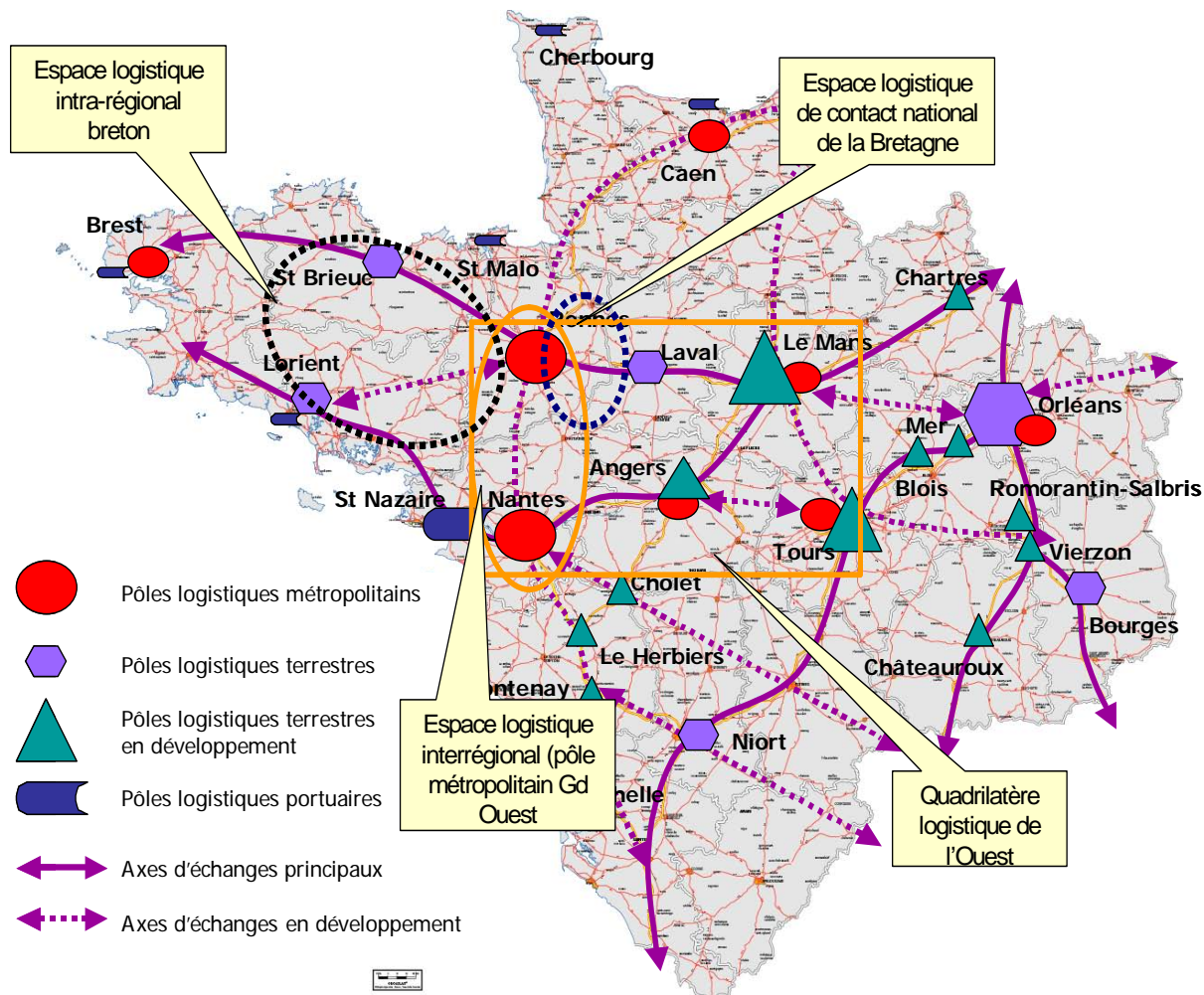
Le Grand-Ouest de la France, est constitué de l'ensemble des territoires à l'Ouest de Paris et qui comprennent les régions Bretagne, Pays de la Loire, Basse Normandie, Poitou-Charentes et une partie du Centre.

A l'échelle du Grand-Ouest, le territoire peut être segmenté en quatre espaces :

- **Un espace Sud-Est**, constitué essentiellement par la partie orientale du Centre et l'essentiel de Poitou-Charentes, qui est un espace de contact et de transit, fortement influencé par des territoires plus puissants démographiquement et économiquement qui l'entourent (Île de France, métropoles de l'Ouest, métropole bordelaise). Les enjeux auxquels cet espace est confronté sont ceux des régions de contact, sans grande spécificité économique ou démographique, mais qui sont des « territoires barycentriques » facilement accessibles, permettant d'accueillir les grandes plates-formes de distribution interrégionales.
- **Un espace septentrional** composé de la Basse-Normandie, relativement excentré et péninsulaire, faible économiquement et qui vit largement dans l'orbite de l'Île de France et de la Basse-Seine et de ses ports. L'enjeu majeur pour ce territoire est celui de la valorisation de sa situation géographique proche du principal « gateway » mondial de la France et des impacts du développement des ports hauts-normands.
- **Un espace breton**, péninsulaire et excentré (le bout de l'Europe), surtout composé des territoires à l'Ouest de Rennes et qui sont structurés par des petits pôles logistiques métropolitains (Brest) ou des pôles logistiques terrestres, parfois associés à des ports de moyenne importance comme Lorient ou St Brieuc, auquel il faut ajouter un espace central breton apparemment vide, mais qui est très actif industriellement et logistiquement, en particulier dans l'agriculture et l'industrie agro-alimentaire. L'enjeu principal de la logistique bretonne est sa capacité à valoriser la puissance de son agriculture et de son industrie agro-alimentaire (et dans une moindre mesure ses autres industries) et à l'insérer dans la chaîne dominée par la grande distribution, alors que son

⁸ Extrait d'une mission de Samarcande pour l'Espace Métropolitain Loire-Bretagne (2006)

positionnement géographique excentré l'handicape réellement en raison notamment des coûts de transport supplémentaires que cela induit.



Carte N°29 : la dynamique logistique du Grand-Ouest

- **Enfin, un « quadrilatère logistique de l'Ouest »**, qui comprend l'espace délimité par Rennes, Nantes, Tours et Le Mans mais aussi Angers et Laval et qui apparaît comme le cœur de l'activité logistique de l'Ouest autour duquel se structure le système logistique interrégional. Ce quadrilatère est d'une part structuré par les deux pôles de développement logistique terrestre de Tours et du Mans, qui ont un très bon positionnement barycentrique, notamment en raison de la proximité de l'Île de France, ainsi qu'une excellente desserte autoroutière (nœuds importants) et ferroviaire. Il est d'autre part structuré par les deux principales métropoles logistiques de l'Ouest, Rennes et Nantes-St Nazaire, qui se disputent officieusement la place de capitale logistique du Grand-Ouest, Nantes-St Nazaire ayant évidemment une vocation plus maritime et intercontinentale que Rennes. Pour cette dernière, qui connaît une forte dynamique logistique, un espace logistique de contact national semble se constituer sur ses marges orientales (entre Rennes et Laval), où semblent se concentrer de nombreux sites logistiques privés et projets de plates-formes comme celle de Châteaubourg. Cet espace,

qui est le cœur du système logistique du Grand-Ouest, est celui qui est confronté aux principaux enjeux logistiques du territoire. Le premier enjeu logistique est celui des principales métropoles régionales (Nantes et Rennes), qui polarisent le développement logistique de leur territoire et concentrent l'essentiel des nouveaux investissements logistiques. Le second enjeu logistique est celui de la constitution d'une couronne péri-francilienne susceptible d'accueillir de grandes implantations logistiques à l'interface de trois grands territoires logistiques que sont l'Île de France, les ports de la Basse-Seine et bien sûr le Grand-Ouest.

4.3.2 L'Alsace⁹

La dynamique logistique alsacienne est structurée par sa géographie et sa forme de corridor encadré par les Vosges et le Rhin. Ce territoire est la composante occidentale d'un **double corridor** constitué par les deux rives du Rhin. En effet, à une échelle macro géographique, les plaines alsacienne et badoise constituent un même ensemble qui a pour fonction d'assurer la liaison entre le Nord et le Sud de l'Europe.

Branchés sur le corridor rhénan, qui se prolonge vers la mer du Nord et ses ports et vers les Alpes et la Méditerranée, des axes majeurs convergent en Alsace : l'axe Rhin-Saône-Rhône reliant l'Allemagne à l'Espagne et l'axe Paris-Budapest ouvrant vers l'Est de l'Union européenne en devenir.

Globalement, l'Alsace est porteuse d'enjeux logistiques forts ; région dynamique et prospère démographiquement et économiquement, elle n'a pas jusqu'à une période récente ressenti la nécessité de faire de la logistique une fonction prioritaire dans son développement économique et son aménagement. La période récente a vu la région perdre son statut de « région privilégiée » et rejoindre progressivement la moyenne nationale (notamment en matière de taux de chômage), ce qui a mieux fait ressentir sa plus grande fragilité et la nécessité de trouver de nouveaux leviers de développement. Ses caractéristiques de région carrefour, sur un des corridors européens les plus importants (sa situation rhénane en fait la première région fluviale française), fortement ouverte à l'international, où les entreprises étrangères, notamment allemandes sont particulièrement présentes, associées à son caractère très industriel et diversifié sont de plus en plus perçus comme un corollaire de l'économie des échanges, faisant mieux apparaître la nécessité d'un renforcement du système logistique régional.

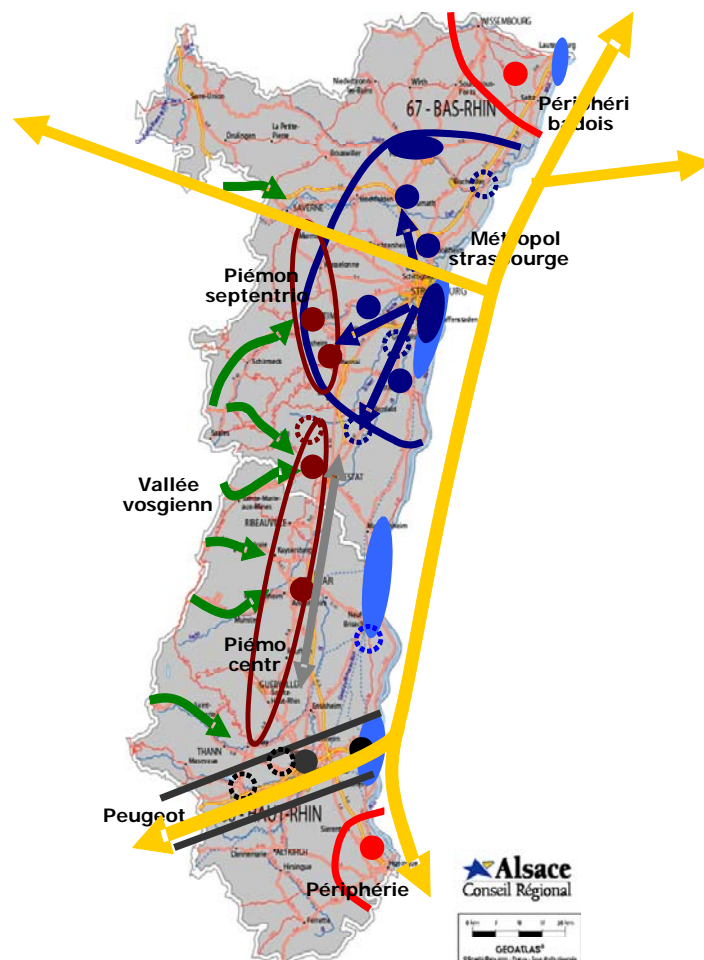
A l'échelle de la région, apparaît désormais plus clairement l'enjeu d'un renforcement de l'organisation, des outils et de l'environnement logistiques nécessaires à la pérennisation de l'ensemble du tissu économique (notamment pour les entreprises étrangères qui ont choisi l'Alsace notamment pour son positionnement logistique). La mesure de l'importance de la logistique industrielle comme support de la prospérité industrielle régionale, la prise en compte du poids de l'activité et des entreprises exerçant des fonctions logistiques, souvent à vocation européenne, voire mondiale, ainsi que des emplois que cela implique (alors que les acteurs régionaux ne mesuraient pas réellement le poids logistique alsacien), font que la logistique est devenue un axe majeur des politiques des collectivités alsaciennes.

Parallèlement, la non prise en compte des problématiques d'accueil des activités logistiques est apparue crument (l'Alsace est la seule région métropolitaine à ne disposer d'aucune zone logistique dédiée), avec ses conséquences de dispersion et de mitage territorial par des implantations logistiques diffuses, comme celles de la multi et de l'inter modalité, historiquement prégnante dans la région, mais assez peu connectée aux problématiques logistiques.

⁹ Etude réalisée par Samarcande pour la région Alsace (2006)

L'analyse géo-logistique de l'Alsace permet par ailleurs d'identifier des espaces infrarégionaux eux-mêmes porteurs d'enjeux différents appelant des politiques et des actions, certes articulées sur une approche régionale, mais distinctes ; six espaces différents aux caractéristiques logistiques spécifiques ont ainsi été distingués.

La polarisation logistique sur l'aire urbaine strasbourgeoise imprime une forte dynamique non seulement de portée régionale, mais également de portée nationale et européenne. C'est aussi une grande métropole régionale d'environ 700 000 habitants, un pôle industriel fort et un territoire multimodal puissant marqué par l'importance du Port Autonome, second port fluvial français. C'est dans l'agglomération strasbourgeoise que sont implantés les sites logistiques les plus nombreux et les plus importants de la région, mais surtout des prestataires et des acteurs de la distribution (grands distributeurs, grossistes, prestataires...), notamment dans les zones d'activité du port. Plus récemment, les implantations logistiques se sont faites le long des axes routiers, vers les banlieues Nord, au Sud-Ouest, au Sud. Les enjeux logistiques strasbourgeois, premier pôle logistique alsacien et même du Grand-Est, sont ceux d'une métropole régionale dynamique, polarisant le système logistique, mais souffrant d'une saturation foncière et d'un engorgement de ses infrastructures. La logistique y apparaît comme une activité nécessaire à la dynamique de l'aire urbaine et de ses activités, notamment résidentielles et tertiaires, mais qui ne peut répondre aux besoins de développement logistique de l'ensemble de la région. Une réflexion articulant transport intermodal, mise en place de deux zones d'accueil en périphérie Nord et Sud, logistique urbaine et insertion dans un tissu urbain difficile est entreprise.



Carte N°30 : la dynamique logistique alsacienne

Le pôle mulhousien, second pôle logistique alsacien est moins diversifié ; ce territoire est surtout marqué par le développement des fonctions logistiques amont liées à l'usine Peugeot qui a essaimé le long d'une « Peugeot Valley » reliant l'usine de Mulhouse à celle de Sochaux. Par ailleurs, Mulhouse dispose du second port fluvial alsacien qui est le premier pour les conteneurs. L'agglomération mulhousienne est celle qui a le plus souffert de désindustrialisation, mais elle est sans doute la mieux positionnée pour accueillir des activités logistiques européennes en raison notamment de sa situation géographique et de sa bonne desserte internationale. La réflexion en cours est fondée sur deux enjeux clés :

- Le renforcement de la logistique automobile (système en juste à temps fondé sur l'intégration de proximité des fournisseurs et sous-traitants), en relation avec le Pays de Montbéliard, autour de PSA, comme une des garanties de la préservation du système productif centré autour des deux usines d'assemblage
- La mise en œuvre d'une politique d'accueil de fonctions logistiques européennes (zone logistique à vocation européenne) sur un carrefour majeur qui est le seul à bénéficier d'une interconnexion routière et ferroviaire complète avec l'Allemagne et de puissants ports fluviaux reliés aux ports du Nord.

Les vallées vosgiennes, traditionnellement industrialisées, mais souffrant des conditions topographiques difficiles, voient les activités productives et logistiques « descendre progressivement dans la plaine » où l'espace est un peu plus disponible. La problématique transport, liée à la limitation du trafic de poids lourds dans la traversée des Vosges, peut expliquer cette évolution. Pour ces territoires enclavés mais économiquement encore importants, le principal enjeu est celui d'une offre de transport efficace pour assurer les liaisons avec l'extérieur : la route avec sa problématique de franchissement vosgien et le rail, indispensable pour approvisionner ou évacuer les productions locales, alors que l'offre des opérateurs se raréfie.

Le Piémont alsacien a connu le plus fort dynamisme logistique. Le Piémont Nord bénéficie de l'attraction de Strasbourg ; un grand nombre d'activités logistiques s'y sont développées, en même temps que l'industrie. Ces implantations, émanant des entreprises locales, sont intimement liées à l'activité productive. Le Piémont central a également connu une forte dynamique logistique, centrée notamment sur Colmar qui est au cœur d'un important territoire industriel et logistique. Ce secteur compte deux zones logistiques de fait notamment sur la zone portuaire de Colmar-Neuf-Brisach, troisième entité portuaire d'Alsace. L'enjeu principal de la logistique de ce territoire dynamique est celui de l'implantation des sites logistiques actuellement très dispersés, leur polarisation et leur capacité à mieux valoriser les modes alternatifs, le fer et la voie d'eau.

L'extrême Nord-Est de l'Alsace, frontalier de la partie la plus développée du Pays de Bade, est caractérisé par la forte concentration des activités industrielles et de plates-formes logistiques autour d'Haguenau, par l'existence d'un tissu industriel dense et « rural », par la présence du port de Lauterbourg et par la proximité de l'ensemble badois et particulièrement l'industrie automobile, ce qui a induit l'implantation du plus grand site logistique alsacien, la plate-forme Daimler-Chrysler exploitée par Striebig. Le principal enjeu de ce territoire est celui de son intégration et de sa connexion avec les territoires allemands voisins qui sont les principaux inducteurs logistiques, même si la crise de l'automobile les fragilise.

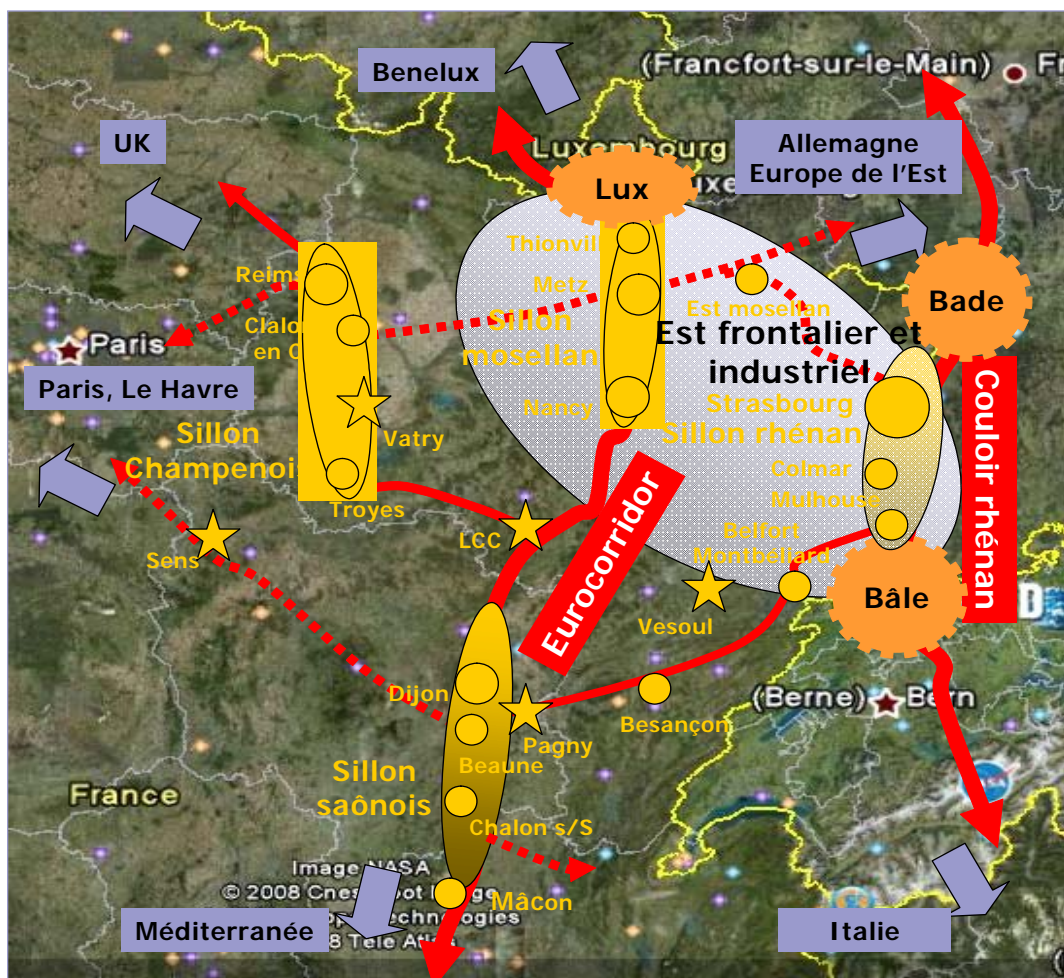
Le Sud Alsace est marqué par la forte polarisation qu'exerce la métropole bâloise sur cet espace et par la domination de l'industrie chimique et pharmaceutique ; le secteur de St Louis

n'a pas vraiment engendré de dynamique d'implantation logistique liée aux besoins bâlois, sauf autour de l'aéroport international Euro Airport. L'enjeu majeur de ce territoire, fortement intégré à la métropole bâloise, elle-même principal pôle logistique suisse, est sa capacité à accueillir des fonctions logistiques helvétiques que Bâle n'a plus les capacités physiques d'héberger.

4.3.3 Le Grand-Est¹⁰

Le territoire du Grand-Est est structuré logistiquement par un système composé de grands corridors, de sillons et de pôles logistiques. **Les corridors** sont des axes macro-géographiques qui sont le théâtre de l'écoulement de grands courants de flux de marchandises à une échelle internationale. Ils empruntent le plus souvent des couloirs d'échanges historiques, dont les caractéristiques géographiques correspondent à celles de la géographie physique (en général les grandes vallées de pénétration) et qui ont accueilli les grandes infrastructures de transport (routes et autoroutes, voies ferrées et bien sûr voies d'eau quand elles sont navigables).

Les sillons sont **des segments** de corridors où s'est polarisé un développement économique, démographique et urbain et où se succèdent, dans une logique linéaire, des concentrations économiques et logistiques importantes ; ils peuvent ou non suivre une logique géographique de vallée et être structurés par des rivières.



Carte N°31 : la dynamique logistique du Grand-Est

¹⁰ Extrait d'une étude sur la logistique dans le Grand-Est pour le SGAR Lorraine (2008)

Les pôles sont des concentrations économiques et logistiques, en général agglomérées à des unités urbaines de plus ou moins grande taille et qui jouent un rôle logistique influent sur le territoire d'étude. Il s'agit de territoires linéaires s'étalant le long de vallées et/ou d'infrastructures de transport sur des distances moyennes (jusqu'à 200 km) et intégrés dans des corridors d'échelle continentale.

Le Grand-Est est structuré par **deux grands corridors de pénétration** continentale.

- **La vallée du Rhin**, qui draine une grande partie de la logistique européenne (de l'Italie à la Mer du Nord); qui constitue un couloir industriel et multimodal intégré, débouchant sur les ports du Benelux. A l'échelle française, ce corridor est relativement marginal car il ne concerne que l'Alsace et ne structure pas le Grand-Est.
- **L'Eurocorridor** Mer du Nord-Luxembourg-Lyon-Méditerranée-Espagne est un axe multimodal majeur à l'échelle des échanges européens. Structuré dans le Grand-Est, par les vallées de la Moselle et de la Saône, il se prolonge au Nord vers les ports de la Mer du Nord et au Sud vers la façade méditerranéenne via la Saône. Principal axe logistique structurant de la France et du Grand-Est, il est connecté au Sud avec Lyon. Ce corridor concerne essentiellement la Lorraine et la Bourgogne, qu'il structure logistiquement, ainsi qu'une partie de Champagne-Ardenne. La voie d'eau est présente sur ce corridor, mais de façon discontinue au Nord (Moselle) et au Sud (Saône), de même que les autoroutes et les voies ferrées.

Par ailleurs, **deux corridors de connexion** divergent ou convergent de ou vers les deux corridors principaux.

- **La vallée du Doubs** qui relie le corridor rhénan à la Méditerranée concerne essentiellement la Franche-Comté. Il n'est pas structuré par la voie d'eau qui n'est pas au gabarit adéquat (le canal Rhin-Rhône n'a pas été adopté). Ce sont les infrastructures autoroutières (A36) et dans une moindre mesure ferroviaires qui jouent un rôle structurant.
- **Le corridor Calais-Dijon** qui relie le tunnel sous la Manche à l'Eurocorridor, est l'axe privilégié des liaisons des Îles britanniques avec la Méditerranée. Axe stratégiquement important, il traverse la région Champagne-Ardenne et aboutit à l'Eurocorridor au niveau de Langres. Corridor unimodal (A26), il ne bénéficie ni de voie d'eau, ni de voie ferrée moderne.

Enfin, on compte deux importants **axes de liaison** à vocation essentiellement nationale :

- **L'axe Paris-Metz-Francfort/Strasbourg/Munich**, principal axe Est-Ouest de la France, qui assure la plus grande part des échanges entre la France et l'Allemagne.
- **L'axe Paris-Lyon**, majeur pour les échanges nationaux, mais peu structurant entre Dijon et la région Île de France.

Les enjeux de la logistique du Grand-Est sont ceux d'une inter-région assez hétérogène, qui rassemble des régions fortement industrialisées dynamiques ou en restructuration, des territoires périphériques frontaliers ou dans l'orbite de métropoles voisines (Paris, Lyon) et des territoires de contact et de transit aux caractéristiques propres peu marquées, mais qui sont les principaux espaces d'échange et d'accueil des fonctions logistiques exogènes.

Au-delà de cette diversité, on peut relever que les réponses apportées à ces enjeux sont assez différentes, même quand les caractéristiques des régions amèneraient à chercher des pistes communes. On doit remarquer cependant que les enjeux de la logistique endogène des

territoires sont généralement peu pris en compte et que la logistique n'est pas considérée d'abord comme un levier de compétitivité du tissu industriel et des filières. Par ailleurs, la logistique est très souvent (sauf en Alsace et en Franche-Comté), considérée comme un objet extérieur à la région et que la mise en œuvre d'une offre étoffée d'espaces d'accueil suffit à dynamiser. Le nombre considérable de parcs ou zones logistiques vides ou peu occupés, en Bourgogne ou en Champagne-Ardenne, montre que cette approche est insuffisante.

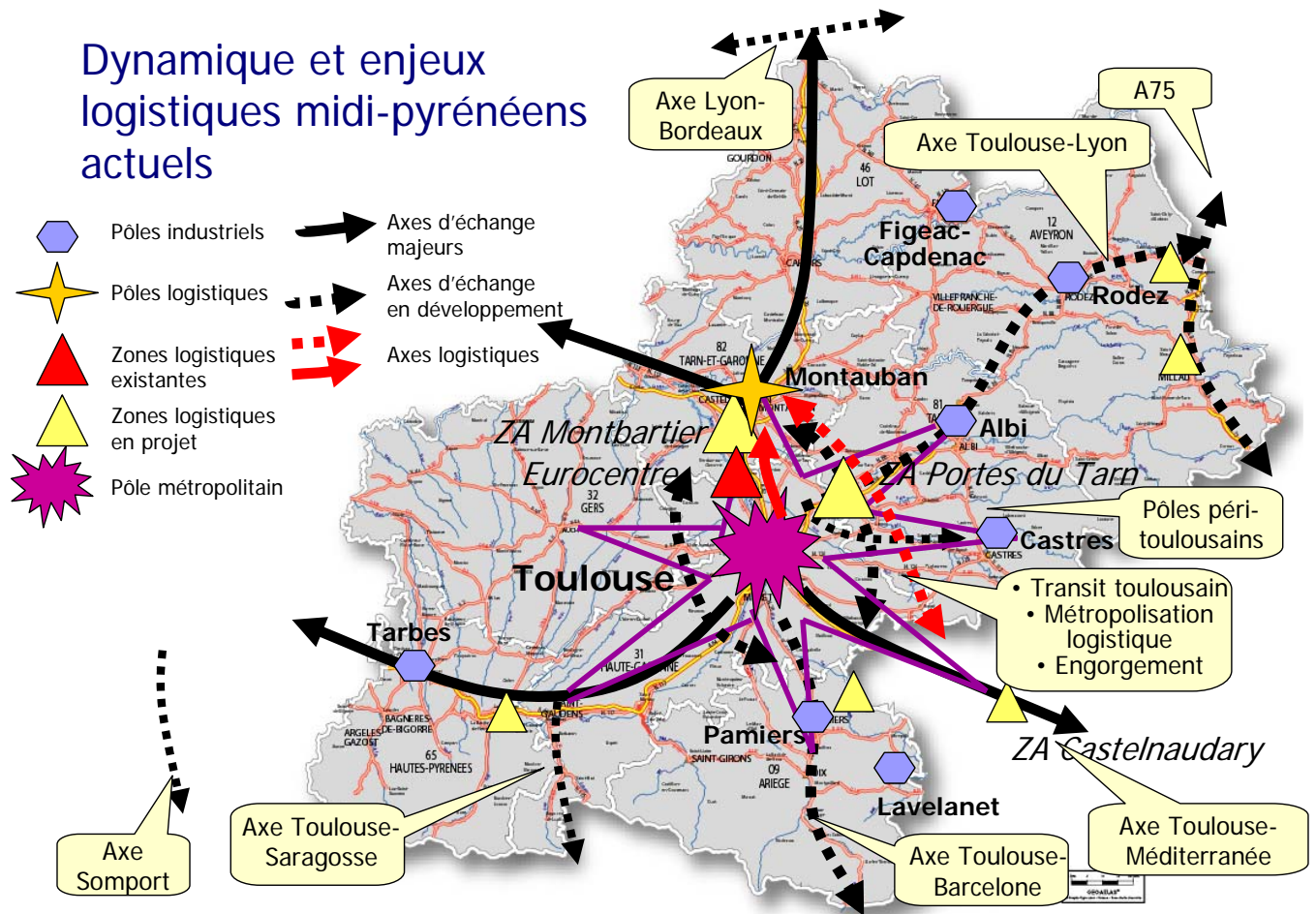
L'approche interrégionale permet de dresser un diagnostic assez complet de la logistique sur un territoire représentant environ le quart du territoire français. Elle laisse apparaître des profils et des enjeux très différents débouchant sur des besoins communs, mais aussi des solutions adaptées à chaque territoire. S'il est clair que le niveau interrégional est indispensable, car permettant de mieux comprendre le fonctionnement général de la logistique et de mesurer les complémentarités et les interrelations logistiques, il ne peut constituer à lui seul le niveau de gouvernance logistique territoriale. Il est en revanche adapté pour appréhender les dimensions « réseaux », les fonctionnalités des nœuds et des arcs qui les composent, les problématiques de corridors et de carrefours et les aspects multi et intermodaux du transport, qui sont autant de bases pour une vision organisée de la logistique sur le territoire.

4.3.4 Midi-Pyrénées¹¹

La logistique midi-pyrénéenne est structurée par des axes d'échanges qui convergent tous sur l'agglomération toulousaine au Sud et sur Montauban au Nord. Traditionnellement, les axes de développement, qui sont tous multimodaux (autoroute et rail, et historiquement le fluvial avec le Canal des deux mers) sont :

- **Les liaisons septentrionales Toulouse-Paris et Toulouse-Bordeaux**, avec un tronçon commun entre Toulouse et Montauban sur lequel s'est développée la principale concentration logistique de la région, à partir de Toulouse (zones de Fenouillet-St Jory, Eurocentre, Albasud) et progressivement de plus en plus vers Montauban (projet de zone logistique de Montbartier).
- Les liaisons méridionales **Toulouse-Montpellier/Barcelone et Toulouse-Bayonne**, où les fonctions logistiques, sans être inexistantes, sont moins importantes qu'au Nord. Le projet de zone à vocation notamment logistique à Castelnaudary, poussé par la région Languedoc-Roussillon, renforcerait cet axe.

¹¹ Extrait d'une étude sur la logistique en Midi-Pyrénées, pour le Conseil Régional (2007)



Carte N°32 : dynamique logistique de Midi-Pyrénées

D'autres axes d'échanges sont en développement, mais jouent un rôle moins structurant, notamment parce que la continuité des infrastructures n'est pas assurée dans toute leur longueur. Il s'agit notamment :

- **De l'axe direct Toulouse-Barcelone/Andorre**, irrigué par la route (A66 qui s'arrête aux pieds des Pyrénées). Cet axe est essentiel pour l'avenir des liaisons transpyrénéennes. Déjà plusieurs zones à vocation logistique s'y sont développées, notamment dans l'Ariège.
- **De l'axe Toulouse-Lyon** qui dessert également le Nord de la région et constitue le principal axe industriel midi-pyrénéen. Il relie la région industrielle la plus proche à travers le Massif Central et devrait être transformé en voie autoroutière (A88), alors que le fer est déficient et difficilement modernisable. Le projet de la zone des Portes du Tarn près de Toulouse vise à capter la croissance de la logistique.
- **De l'axe Toulouse-Castres**, qui a une vocation plus locale, mais importante en raison du poids industriel de Castres et Mazamet.
- **De l'axe Toulouse-Saragosse**, qui diverge depuis l'A64 vers St Bât et le tunnel de Vielle et qui est en cours de modernisation.

Si l'essentiel des axes d'échanges converge vers la métropole toulousaine, d'autres obéissent à une logique souvent périphérique à Midi-Pyrénées, mais qui peuvent avoir une influence sur des territoires importants de la Région :

- **L'axe Paris-Montpellier** (A75) qui traverse l'Est de l'Aveyron et la vallée du Tarn grâce au viaduc de Millau. Des zones logistiques s'implantent le long de cet axe alternatif à la vallée du Rhône,
- **L'axe Bordeaux-Lyon** (A89), qui tangente la région au Nord et permet le désenclavement de cette partie peu peuplée du territoire, mais qui bénéficie d'une industrie assez active (mécanique, IAA...),
- **L'axe du Somport** qui tangente la région à l'Ouest et relie l'Aquitaine à Saragosse ; il est demandé fortement la remise en service de la liaison ferroviaire abandonnée depuis les années 70.

Cette « géographie logistique » converge clairement vers la métropole toulousaine (élargie à Montauban), qui est le pôle logistique métropolitain de Midi-Pyrénées et du Grand Sud-Ouest. L'engorgement de ses infrastructures d'accès et de contournement pose ainsi le problème d'une augmentation de leurs capacités. A terme, un nouvel axe de développement logistique, de Montauban à Castelnau-d'Aud en passant par les portes du Tarn, pourrait se développer dans une logique de rocade toulousaine Nord-Est.

Enfin, la logistique de Midi-Pyrénées peut aussi compter sur quelques pôles urbains et industriels, certes moins importants que le pôle toulousain, mais qui animent la vie économique et sociale de la région et engendrent des besoins logistiques notables. Il s'agit, en dehors de Tarbes, d'agglomérations situées plutôt à l'Est de l'agglomération toulousaine et notamment : Pamiers, Lavelanet, Castres-Mazamet, Albi, Rodez et Figeac-Capdenac-Decazeville.

Cette lecture géographique du système logistique midi-pyrénéen permet de spatialiser les enjeux d'un système qui est marqué par un relatif enclavement géographique, qui renforce son caractère excentré et par une certaine faiblesse économique et démographique (faible densité). Cependant, contrairement, cette région qui est fortement polarisée par la métropole toulousaine (une des plus dynamiques de France) est aussi dominée par un nombre réduit de filières économiques et en particulier l'aéronautique.

Alors que certains territoires périphériques s'appauvrissent et se désertifient, le cœur de la région connaît une véritable attraction qui se caractérise par une polarisation logistique considérable, faisant de Toulouse, la capitale logistique du Grand Sud-Ouest, ayant à ce titre supplanté Bordeaux. Les questions de l'accueil, au travers de zones logistiques dédiées et du transport et en particulier du transport ferroviaire et combiné, y sont posées fortement.

Parallèlement, l'importance du secteur aéronautique et les turbulences auxquelles il est confronté, ont récemment positionné les enjeux logistiques en bonne position dans les actions de redéploiement du secteur et notamment d'Airbus Industries, au travers du plan Power 8. L'enjeu des relations avec le tissu de fournisseurs et de sous-traitants et la nécessité d'une optimisation au travers d'organisations et d'outils logistiques renouvelés est fortement posé, alors que jusqu'à présent, la logistique était considérée comme une fonction secondaire (elle est absente dans les objectifs de départ du Pôle de Compétitivité Aerospace Valley).

Le système de transport est par ailleurs handicapé d'une part par le caractère fortement importateur de la Région, liée à sa dynamique démographique et résidentiel, et d'autre part par le très faible niveau physique des exportations (alors qu'elles sont très fortes en valeur) en raison du poids dominant de l'aéronautique, ce qui crée un important déséquilibre des flux qui appauvrit l'offre de transport et renchérit les coûts à l'entrée.

Enfin, la situation frontalière de la Région et l'engorgement des franchissements côtiers des Pyrénées posent la question d'une Traversée Centrale des Pyrénées qui positionnerait plus centralement la Région et son chef-lieu. C'est un enjeu de long terme, fortement poussé par l'Espagne et l'Aragon (Saragosse a de grandes ambitions logistiques et mène une politique très volontariste) qui influence largement le débat sur la logistique régionale.

4.3.5 L'espace transpyrénéen¹²

L'espace logistique transpyrénéen a une structure assez spécifique en raison de l'existence Pyrénées qui coupe totalement ce territoire en deux parties nationales, sauf au niveau des côtes méditerranéenne et atlantique.

Cette séparation franche induit l'existence de deux sous-systèmes logistiques quasiment indépendants l'un de l'autre, fonctionnant selon une logique interrégionale, voire nationale pour le côté espagnol, uniquement reliés par les deux cordons frontaliers. L'assemblage des axes ainsi constitué compose un système logistique transpyrénéen, dont la fonction de connexion des deux sous-ensembles n'est pas la plus importante, contrairement aux relations européennes à plus longue distance.

La logistique transpyrénéenne est avant tout structurée spatialement par **les axes interrégionaux** de chacune des deux parties. Le système espagnol est constitué par l'axe Pays Basque – Castille, l'axe Bilbao-Pampelune-Saragosse, l'axe Saragosse-Barcelone et par l'axe Barcelone-Valence. Les lieux clés du réseau sont l'ensemble de la métropole basque (Bilbao-San Sebastian), Saragosse et Barcelone.

La structuration interrégionale de la partie française est plus simple, bâtie autour d'un axe unique Bordeaux-Toulouse-Narbonne-Montpellier, qui structure la logistique du Sud-Ouest. Le corridor de liaison Toulouse-Bayonne joue également un rôle non négligeable à l'échelle interrégionale.

Le second niveau d'axes est celui **des axes nationaux**, reliant l'espace transpyrénéen au reste du territoire national de chacun des deux sous-espaces, prolongeant des axes interrégionaux et permettant la desserte des territoires voisins. Du côté espagnol, quatre axes sont concernés : l'axe cantabrique, l'axe Pays Basque-Madrid-Lisbonne/Gibraltar), l'axe Saragosse-Madrid-Lisbonne, et l'axe Barcelone-Gibraltar qui structure les échanges de la côte méditerranéenne jusqu'au Maroc.

Du côté français, on compte quatre axes : l'axe Bordeaux-Paris-Benelux, l'axe Montpellier-Allemagne/Benelux, ainsi que deux axes de moindre importance, alternatifs aux principaux corridors et permettant le délestage à travers le Massif Central : Toulouse-Paris par l'A20 et Béziers-Paris par A75.

La dernière catégorie d'axes terrestres est constituée par **les axes transpyrénéens**, qui relient les deux systèmes et organisent leurs liaisons fonctionnelles et opérationnelles. Il s'agit des deux axes côtiers, composantes des corridors d'échange internationaux : Bordeaux-Bayonne et Perpignan-Barcelone, qui sont les axes lourds du territoire et ont les fonctions les plus originales sur les pôles transfrontaliers (Perpignan et Bayonne-Irun).

Enfin, deux axes transpyrénéens ont un rôle non négligeable et croissant : l'axe Barcelone-Toulouse via Andorre qui a une importance économique considérable en relation avec le rôle de la principauté et l'axe Saragosse-Bordeaux par le Somport.

¹² Extrait de l'étude sur la logistique de part et d'autre des Pyrénées, pour la DRE Midi-Pyrénées, programme PIRENE (2006)

Signalons enfin les axes maritimes à partir des principaux ports, notamment espagnols, qui doivent être pris en compte dans le cadre de cette géographie des flux et des pôles transpyrénéens.

En regard de cette géographie des flux et de la structuration des axes, on peut identifier des niveaux d'enjeu de nature et d'ampleur différente :

- Plusieurs pôles sont porteurs des trois principales catégories d'enjeux : maritimes, transpyrénéens, interrégionaux/nationaux (les enjeux nationaux étant dans ce cas intégrés dans les enjeux interrégionaux, car les axes interrégionaux sont une composante à part entière des axes nationaux). Il s'agit surtout de Barcelone, puis de Bordeaux et de l'Eurocité basque et à un niveau encore moindre, du bi pôle Narbonne-Béziers. Ce sont des pôles où sont posées les problématiques logistiques les plus variées et les plus complexes.
- Deux pôles sont principalement concernés par les enjeux interrégionaux/nationaux et maritimes ; il s'agit essentiellement de Valence et de Bilbao en Espagne et à un bien moindre niveau de Montpellier-Sète et de Tarragone. Pour ces pôles, la problématique la plus visible est celle de l'interface logistique terrestre maritime.
- Les enjeux interrégionaux/nationaux et transpyrénéens concernent essentiellement Saragosse et Toulouse (et Montauban), qui sont les principales métropoles logistiques intérieures de chaque sous-ensemble national et qui sont toutes les deux concernées par des relations transpyrénéennes encore pénalisées par des infrastructures insuffisantes. C'est clairement pour ces deux agglomérations qu'est posée de la façon la plus vive la question de l'amélioration des relations et des infrastructures entre les deux versants pyrénéens.

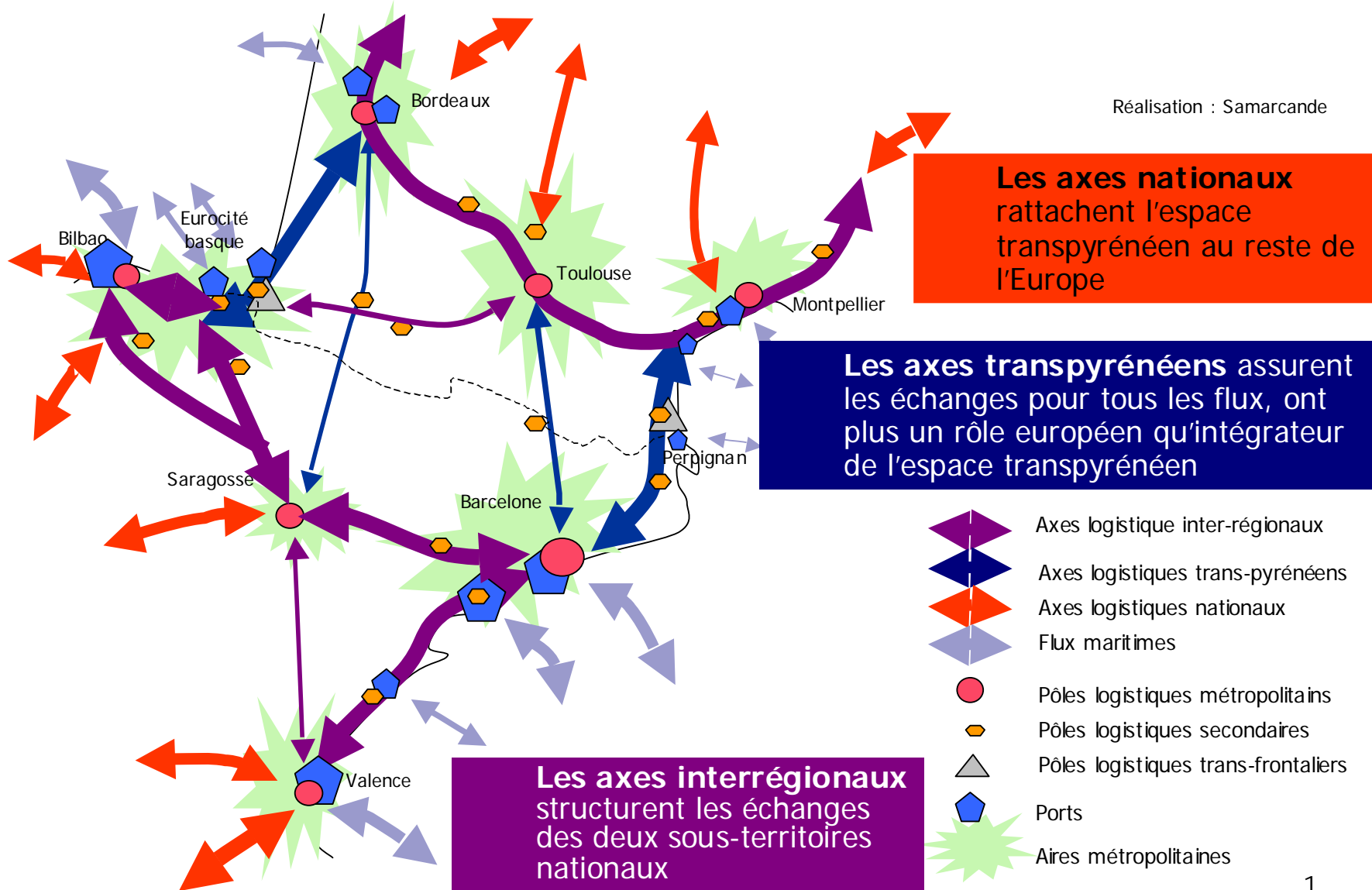
Enfin, un pôle, celui de Perpignan, est surtout concerné par les enjeux transpyrénéens et de façon très importante, ce qui en fait probablement le pôle le plus spécifique de l'aire d'étude.

Structuration géo-stratégique de la logistique trans-pyrénéenne

PIPAME

SAMARCANDE TRANSPORT-LOGISTIQUE TERRITOIRE

Réalisation : Samarcande



Carte N°33 : structuration géostratégique de la logistique transpyrénéenne

4.4 Une première proposition de zonage logistique de la France

La démarche qui a été mise en œuvre dans cette étude a consisté à comprendre la nature des systèmes logistiques territoriaux, de les décomposer en sous-systèmes cohérents, d'en évaluer les interactions ainsi que les interactions avec l'environnement extérieur et les autres systèmes.

Puis elle s'est attachée à identifier les principaux indicateurs qui reflètent les variables influant sur la mise en place et la dynamique des systèmes logistiques territoriaux, sans pour autant être en mesure de les transformer en « vecteur automatique de zonage ». Nous avons cependant essayé de dégager quelques traits.

Elle a enfin tenté de proposer des lectures territoriales cohérentes, d'une part au travers d'une analyse logistique multicritères des régions, à l'aide de critères objectifs, mais valorisés dans le cadre rigide des limites administratives et d'autre part au travers d'une analyse plus qualitative et plus dynamique de certains territoires, à partir de travaux récents.

Il reste que ces approches ne se traduisent pas encore par un zonage logistique de la France, mais nous fournissent des éclairages assez nets de ce que pourraient être les contours d'une telle démarche. La difficulté réside dans le fait qu'un zonage serait possible pour chacun des indicateurs ; il faut donc procéder à une démarche de synthèse afin de proposer un premier zonage, directement issu de cette approche analytique très riche, mais qui nécessite un travail de « distillation » et « d'assemblage » des produits issus des différentes matières premières.

Or, comme les cuisiniers et les bouilleurs de crus, nous ne disposons pas de modèle mathématique ou de logiciel pour optimiser le produit final. Ce n'est que par l'expérience et l'expertise que nous parviendrons à proposer un zonage pertinent, mais discutable et nécessairement à discuter, ayant sa pleine utilité pour aider à améliorer la gouvernance logistique territoriale.

La première ébauche de zonage qui conclura cette partie est donc un exercice provisoire qui s'appuie sur une démarche de validation d'indicateurs et de critères objectifs, c'est à dire de faits mesurables qui permettent de qualifier les processus d'induction de la logistique, les processus d'accompagnement et les impacts et débouchés visibles. Elle ne prend pas en compte à ce stade, les variables relatives à la gouvernance.

C'est dans la phase ultime, après que nous ayons déblayé la question de la gouvernance logistique territoriale et identifié les principaux enjeux, que nous confronterons le zonage provisoire avec les conclusions relatives à la gouvernance. Il en résultera peut-être des modifications du zonage, par exemple si nos propositions, fondées sur une vision la plus « objective » possible de la réalité, heurtaient trop frontalement les réalités locales, culturelles, psychologiques, politiques et administratives et plus généralement les pratiques locales, qui reposent sur des critères beaucoup plus subjectifs, mais qui sont souvent aussi légitimes que les critères objectifs.

Cette démarche est évidemment délicate et doit être reliée à celle qui vient d'être menée par le comité de réflexion et de proposition sur la modernisation et le rééquilibrage des institutions de la Ve République présidé par M. Edouard Balladur et qui envisage de nouveaux contours administratifs pour la gouvernance du territoire français.

Dans un premier temps, nous chercherons à construire un zonage reflétant le mieux possible les multiples zonages partiels évoqués en partie III, rentrant globalement dans le cadre de la typologie des régions et prenant en compte la vision dynamique de la logistique territoriale évoquée à l'aide de quelques exemples.

Notre réflexion nous amène à proposer six zones principales, ainsi que des espaces de contact et des espaces relativement marginaux.

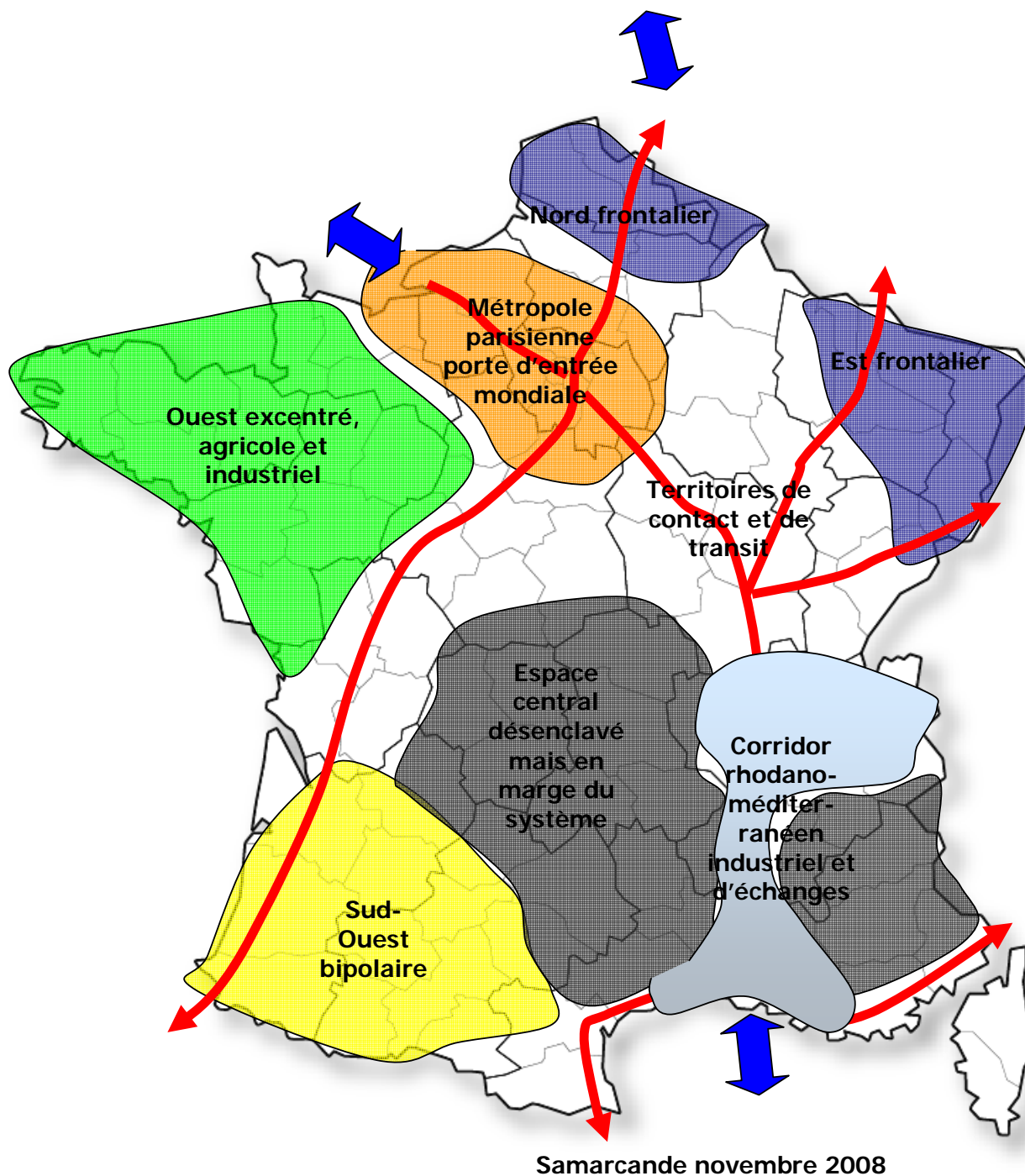
4.4.1 Le Nord industriel et frontalier

Sa logistique repose sur un socle industriel ancien, mais en fort renouvellement et une puissance démographique et métropolitaine qui favorise l'implantation dense d'outils logistiques de la grande distribution (le Nord est par ailleurs une grande région de la distribution généraliste et spécialisée). Cela explique que le Nord soit une grande région de logistique endogène avec des acteurs dynamiques. L'autre élément majeur est le positionnement frontalier de ce territoire, au contact d'un des espaces les plus dynamiques du continent, le Benelux (Flandre) et ses ports, de même que le Royaume-Uni (Sud-Est). Très exportateur, porte d'entrée terrestre et maritime, il voit son système logistique très tourné vers l'Europe, mais aussi vers le monde, grâce à ses ports et aux ports voisins. Positionné sur un important corridor multimodal (poids important du fer et de la voie d'eau, qui sera renforcé par le canal Seine Nord Europe), qui le relie à la très puissante et très proche Île de France, le Nord a donc tous les atouts pour être une grande région logistique, ce qui est confirmé par tous les indicateurs de sites ou zones logistiques, la région étant un des pôles de l'immobilier les plus dynamiques.

4.4.2 L'Est industriel et frontalier

Il est constitué de l'Alsace, du Nord et de l'Est lorrain et du Nord de la Franche-Comté. Il s'agit d'un territoire industriel puissant et ancien, qui a subi de graves traumatismes dans certaines zones (mines, sidérurgie, textile), mais qui s'est en partie reconverti (automobile) et qui reste très puissant et dynamique, notamment en Alsace, où la logistique industrielle fait de cette région une grande région logistique. Comme le Nord, il s'agit aussi d'un territoire peuplé et urbanisé, qui compte deux grandes aires métropolitaines quasi millionnaires (le sillon mosellan et Strasbourg), ce qui contribue à dynamiser la logistique de distribution. Territoire très international, exportant beaucoup et accueillant de nombreuses sociétés étrangères, il est fortement tourné vers ses voisins allemands (Bade-Wurtemberg, Rhénanie-Palatinat, Sarre), belges (Wallonie), luxembourgeois et suisses (Bâle et la Suisse alémanique et le Jura), qui sont aussi parmi les plus riches d'Europe. Son rôle logistique est renforcé par un positionnement remarquable de porte d'entrée vers l'Europe du Nord et de l'Est, grâce notamment à des corridors européens multimodaux (l'Eurocorridor, la vallée du Rhin), l'Est disposant d'outils multimodaux remarquables, notamment ses ports fluviaux. Cependant, ce territoire n'a pas transformé ses immenses atouts logistiques en une forte dynamique économique et territoriale, puisque malgré un rythme intense de construction d'entrepôts, les aménagements logistiques dédiés (zones) sont soit difficiles à remplir (Lorraine), soit inexistantes (Alsace, Franche-Comté).

Essai de zonage logistique de la France



Carte N°34 : essai de zonage logistique de la France

4.4.3 La métropole parisienne

C'est bien sûr le principal pôle logistique français et dispose, selon les indicateurs, de tous les attributs d'une grande région logistique européenne (c'est d'ailleurs la première). La question des limites de la métropole parisienne est d'ailleurs posée ; elle ne peut se circonscrire à la région Île de France, car le rayonnement métropolitain mord très largement sur le territoire

des régions voisines. Il apparaît très clairement que la région métropolitaine englobe aussi des territoires qui lui sont intimement liés d'un point de vue logistique ; c'est le cas de la Basse-Seine (l'essentiel de la Haute-Normandie et une partie de la Basse-Normandie), du Nord de la région Centre (notamment Orléans), du Sud de la Picardie (Oise) et de franges des autres régions (Sens en Bourgogne, zones limitrophes de la Marne, etc.). L'ensemble ainsi constitué est un formidable objet logistique qui allie la puissance démographique (environ 15 millions d'habitants), économique (PIB très élevé), industrielle (même si le poids relatif de l'industrie francilienne est faible, il reste fort en valeur absolu et est renforcé par le tissu industriel riche des espaces voisins intégrés) et commerciale (le plus gros potentiel logistique de la grande distribution.). Grâce aux ports normands et à l'aéroport de Roissy-CDG, ce territoire, à la logistique endogène considérable, est particulièrement ouvert sur le monde et joue donc également un rôle important dans la logistique exogène, notamment intercontinentale. Enfin, son rôle de principal carrefour routier, ferroviaire et bientôt fluvial de la France lui permet d'offrir un grand nombre de fonctionnalités multi-modales. En conséquence, la métropole parisienne est de très loin le plus important pôle logistique européen, avec une concentration de tous les opérateurs nationaux et mondiaux et un parc immobilier puissant et moderne qui s'est bâti depuis 20 ans en périphérie Sud, Est et Nord de Paris, mais aussi dans les villes de grande couronne comme Orléans ou la vallée de l'Oise et bien sûr la Basse-Seine.

4.4.4 L'Ouest excentré agricole et industriel

C'est un territoire paradoxal ; comprenant les régions Bretagne, Pays de la Loire et une partie du Centre, de la Basse-Normandie et de Poitou-Charentes, c'est un territoire excentré, à l'écart des grands courants de trafics et des corridors d'échanges européens. Même si la qualité de son réseau autoroutier lui permet des bonnes connexions avec l'essentiel du territoire (sauf le Sud-Est), la médiocrité de son réseau et de son offre ferroviaire (largement mise en cause par les restructurations de Fret SNCF) et l'absence de la voie d'eau renforcent souvent l'effet de l'enclavement, notamment dans l'Ouest breton. Mais ce désavantage géographique réel est compensé par une vitalité économique, industrielle et démographique exceptionnelle. Contrairement aux idées reçues, l'Ouest est sans doute le territoire le plus industriel de France, mais à la réalité beaucoup plus diffuse et rurale et dans des secteurs plutôt « légers », dominés surtout par des PME (IAA, industrie des biens de consommation...). Bénéficiant de la croissance industrielle la plus forte du pays, l'Ouest engendre des besoins logistiques endogènes très importants, mais qui sont souvent mal satisfaits par une offre de prestataires insuffisante : les prestataires nationaux sont souvent absents et ne s'intéressent pas au marché diffus (mais riche) des PME. Mais malgré tout, grâce à la qualité des professionnels (notamment les prestataires régionaux dynamiques), le savoir-faire local permet encore de compenser les handicaps. Le faible intérêt des grands acteurs de la logistique pour l'Ouest français induit que même si la dynamique immobilière est forte (les sites privés), l'offre de zones dédiées est très faible et ne répond pas aux besoins qui ne s'expriment d'ailleurs pas toujours de façon explicite (l'absence d'offre bridant la demande).

4.4.5 Le Sud-Ouest bipolaire

C'est un petit territoire logistique, mais cohérent géographiquement, coincé entre les Pyrénées et le Massif Central. Il est caractérisé par un certain nombre de handicaps, qui en font le plus petit espace logistique français : enclavement géographique de l'essentiel de son territoire et éloignement des grandes zones économiques européennes, sauf l'Espagne, faiblesse de son

activité économique et notamment de son industrie, qui est de plus très spécialisée dans des filières peu génératrices de logistique (aéronautique, électronique...), faiblesse de la population et de la densité démographique (nombreux espaces très peu peuplés)... Les besoins logistiques y sont plus faibles qu'ailleurs, d'autant plus que le territoire n'engendre pas une dynamique logistique exogène importante, en raison de son positionnement géostratégique, de la faiblesse des infrastructures et de l'offre de transport, notamment ferroviaire (le fluvial est inexistant) et de la stagnation de ses ports, notamment Bordeaux. La faiblesse des relations avec l'Espagne constitue un manque à gagner important alors que la moitié de la puissance économique espagnole est juste de l'autre côté de la frontière. Cependant, ce territoire recèle quelques atouts qui lui permettent de disposer d'outils logistiques compétitifs : une croissance démographique parmi les plus importantes du pays, notamment dans les métropoles, une concentration métropolitaine importante dans deux aires urbaines millionnaires (Toulouse et Bordeaux), qui sont les pôles logistiques incontestés du Sud-Ouest, Toulouse surpassant d'ailleurs Bordeaux comme capitale logistique régionale. Comme les autres territoires relativement défavorisés, le Sud-Ouest connaît un déficit d'offre notamment de transport (déficit de véhicules en entrée) et en prestataires logistiques. En terme d'offre immobilière, en dehors de l'aire toulousaine et dans une moindre mesure bordelaise, il y a peu d'opérations et de projets de zones ou de parcs.

4.4.6 Le couloir rhodanien

C'est le second territoire logistique national après la métropole parisienne. Il s'agit d'un espace linéaire, structuré par la Vallée du Rhône avec deux excroissances logistiques aux deux extrémités : l'aire urbaine lyonnaise au Nord et Marseille et le delta du Rhône au Sud. Ces deux espaces ont une existence très solidaires, car ils sont liés par leur proximité, la nature évidente de leurs relations (la vallée du Rhône qui permet tous les passages d'infrastructures, la voie d'eau, la route, le rail), la puissance respective de leurs marchés (deux pôles de plus de 2 millions d'habitants qui s'attirent et échangent), la complémentarité de leurs vocations (terrestre pour Lyon, maritime pour Marseille, se traduisant par des relations intenses et des services efficaces, notamment fluviaux).

Avec une démographie puissante (7 millions d'habitants) et une force métropolitaine qui engendre des activités de distribution considérables, une production industrielle très importante (l'ensemble Rhône-Alpes-PACA est plus puissant que l'Île de France), notamment dans l'aire lyonnaise, ce territoire engendre une logistique endogène très forte, qui se traduit par la présence ancienne de nombreux opérateurs logistiques et de transport. Mais le couloir rhodanien est sans doute le territoire français où la logistique exogène est la plus importante. Du fait de son positionnement géostratégique au Sud de l'Europe, au contact direct de l'Europe du Nord, de l'Europe alpine et de l'Europe méditerranéenne, Lyon est une des capitales logistiques de l'Europe.

La densité et l'efficacité des infrastructures et de l'offre de transport (fluviales avec le Rhône, ferroviaires et autoroutières) rendent ce territoire encore plus attractif. Il bénéficie, par ailleurs, avec Marseille, du second port européen (malheureusement beaucoup plus mal classé en conteneurs), qui bénéficie d'un des meilleurs sites portuaires d'Europe, mais souffre de graves dysfonctionnements structurels. Cela explique que les pôles lyonnais et marseillais soient devenus deux des principaux pôles logistiques français, concentrant des zones et parcs logistiques de premier plan (l'Isle d'Abeau, première zone logistique française) et de nombreux projets d'investisseurs immobiliers.

4.4.7 Les autres territoires : les territoires de contact et de transit et les territoires montagneux

- **Les territoires de contact et de transit**, qui sont des espaces moins marqués économiquement et démographiquement, car ne bénéficiant pas d'activités industrielles puissantes ou de métropoles structurantes. Il s'agit de territoires influencés parfois écartelés entre plusieurs territoires plus puissants, ce qui peut nuire à leur développement ou au contraire constituer une opportunité en jouant sur des influences multiples. Ces territoires sont par ailleurs marqués par une géographie favorisant le passage, les échanges et le transit, ce qui explique une tradition parfois séculaire en termes d'échanges (la Champagne). Aujourd'hui, ces territoires accueillent de nombreuses infrastructures de transport autoroutières ou ferroviaires souvent sur des corridors d'échange nationaux ou européens et constituent souvent des nœuds ou carrefours importants. Ne bénéficiant que d'une demande logistique endogène plus limitée que dans les grands territoires voisins, ils fondent beaucoup d'espoirs sur la logistique exogène car se considèrent comme très bien placés d'un point de vue géostratégique. C'est là que se sont développées de grandes opérations de zones et parcs logistiques, portés par les acteurs de l'immobilier logistique, impliquant souvent les collectivités territoriales, y compris dans de retentissants échecs. Plusieurs territoires sont concernés : une partie de la Picardie entre le Nord et la métropole parisienne, la plus grande partie de Champagne-Ardenne, de la Bourgogne et de la Franche-Comté, le Sud de la région Centre et l'essentiel de Poitou-Charentes, le couloir languedocien et la Côte d'Azur.
- **Les territoires montagneux et relativement marginaux**, essentiellement le Massif Central et le Sud des Alpes, qui, en plus de leur désavantage topographique et de leur faiblesse démographique et économique, ont longtemps été enclavés et n'ont disposé que de peu de liaisons avec le reste du territoire. Ce handicap certain est cependant de plus en plus compensé par les efforts consentis en matière d'infrastructures autoroutières, qui permettent de désenclaver de plus en plus efficacement ces territoires. Il n'en est cependant pas de même pour le transport ferroviaire, qui est plutôt en voie de désertification. Si certaines zones souffrent encore durement de cet enclavement (Sud du Massif Central), d'autres sont porteuses de dynamiques économiques et logistiques remarquables, sachant bien valoriser leurs atouts (cadre de vie, sécurité, coûts fonciers, main d'œuvre fiable) pour servir d'alternatives aux métropoles et aux corridors encombrés (Clermont-Ferrand, Châteauroux, Brive, Moulins...).