

RESUME

La logistique est devenue en quelques années un objet essentiel du développement et de l'aménagement des territoires. A l'origine à usage militaire, elle est devenue depuis la seconde guerre mondiale un outil indispensable à la compétitivité des entreprises et elle devient désormais un enjeu de développement de la société et des territoires. Bien qu'elle relève avant tout de l'entreprise, c'est une question qui concerne et impacte fortement le territoire et ceux qui en ont la responsabilité, c'est-à-dire les décideurs publics. La nouvelle place de la logistique et plus généralement, l'économie des échanges, fixent de nouveaux enjeux pour les acteurs publics et privés des territoires.

Cette étude propose de définir un nouveau cadre pour la gouvernance logistique territoriale et un nouveau zonage logistique de la France, correspondant aux réalités logistiques actuelles, mais également aux défis de l'avenir. Elle entre en cela dans les préoccupations fondamentales du PIPAME car elle se positionne sur une vision prospective du système productif, de la société et des territoires et se propose d'avoir une lecture de la logistique en étroite relation avec les mutations de l'économie.

Cette étude est une première approche d'une question qui n'a encore donné lieu qu'à peu de littérature. Elle s'appuie sur un certain nombre de données, dont la base de connaissance réalisée préalablement par le PIPAME et synthétise les différents apports de chercheurs, d'administrations, de bureaux d'études (dont celui des auteurs) ou d'organismes sur la logistique en France. Elle a été réalisée par :

Philippe Duong, directeur de Samarcande et professeur associé en logistique au Conservatoire National des Arts et Métiers (CNAM)

en collaboration avec

Sarah Dahmani, assistante d'études

Vincent Santoul, chargé d'études à Samarcande

Avec la montée en puissance de la globalisation et de la mondialisation, la dimension géographique a vu son importance s'accroître fortement et devenir une variable clé de l'efficacité des « supply-chains ». Cela concerne autant le niveau macro-géographique et économique (l'économie et les échanges mondiaux), que le niveau micro-géographique et économique, c'est à dire les territoires concrets des entreprises (les régions et les villes), où d'autres problèmes sont posés (relations de proximité, accueil, saturation des espaces et des infrastructures, cohabitation des usages...).

L'autre grand évènement qui place la logistique au cœur des préoccupations sociétales est la montée en puissance des préoccupations environnementales, l'interrogation sur notre mode de croissance et l'affirmation de la nécessité d'un développement durable. La logistique et le transport sont en effet parmi les fonctions qui ont le plus d'impact sur l'environnement, au travers des émissions des gaz à effet de serre générés par le transport, de la consommation de ressources qu'ils impliquent (sources d'énergie, espace...) ou de l'impact qu'ils ont sur l'organisation de l'espace et l'urbanisation. Alors même que la logistique est un outil

indispensable au progrès humain, il semble indispensable de l'orienter dans une direction plus compatible avec un développement plus raisonné et de trouver des modalités rompant avec un modèle qui, à la lumière de la crise, montre actuellement ses limites.

La logistique n'est pas une préoccupation nouvelle pour les collectivités publiques et encore moins pour les entreprises ; elle n'a cependant pas encore complètement trouvé sa place dans la gouvernance sociétale et territoriale. Si pour le monde de l'économie, elle est considérée comme un outil indispensable à la création de richesses, à la croissance, à la compétitivité et à la valorisation des capitaux, elle reste d'abord un moyen d'optimisation répondant à des logiques privées. Pour les gestionnaires publics du territoire, la logistique est essentiellement traitée au travers de leurs domaines traditionnels de compétence comme les infrastructures, l'aménagement du territoire ou le développement économique local. En revanche, la dimension transversale de la logistique, ses liens avec l'économie et la société et son caractère systémique sont souvent sous-estimés.

Cette étude est articulée en cinq grandes parties :

- Une première partie qui propose de refonder la vision des rapports entre la logistique et le territoire et d'établir un nouveau paradigme logistique territorial.
- Une seconde partie qui propose une vision systémique de la logistique, intégrant toutes les dimensions de cette fonction et ses interrelations avec les autres domaines de l'économie et de la société et ses relations au territoire.
- Une troisième partie qui propose de définir, d'identifier et de mesurer les composantes du système logistique territorial et de caractériser le territoire français et ses composantes au travers des variables retenues.
- Une quatrième partie qui propose, notamment à partir d'une analyse multicritères, une typologie logistique du territoire français avec un découpage régional traditionnel, mais qui aboutit à un premier zonage logistique qui s'affranchit des limites administratives pour en donner des contours mieux adaptés à la réalité logistique du territoire.
- Enfin, une cinquième partie qui propose les principes et les objectifs d'une nouvelle gouvernance territoriale de la logistique et, au final, un zonage adapté aux principes de gouvernance préalablement définis.

Dans la première partie, l'étude propose une démarche conceptuelle visant à appréhender la nature de la relation entre la logistique et le territoire et à fonder un nouveau « paradigme logistique territorial ». Reposant sur une réconciliation de l'approche entrepreneuriale et de l'approche publique, on démontre que le territoire est en même temps une ressource et un réceptacle pour la logistique, ce qui va justifier des préoccupations différentes en fonction du point de vue de chaque catégorie d'acteurs. Cette démarche permet également de créer les bases d'une lecture géographique de la logistique, en posant notamment la question des échelles des problèmes et de la pertinence des unités géographiques en regard du fait logistique. Si la logistique ouvre à des enjeux d'entreprise, d'économie générale et territoriale, elle révèle surtout des enjeux transversaux, impliquant une analyse méso-économique et méso-géographique si on veut en comprendre la portée réelle. Concrètement, la logistique et le territoire posent des questions à résoudre par les décideurs, qui relèvent en même temps des

ressources logistiques des entreprises, des aspects socio-économiques, du transport et de l'implantation des sites, qui posent autant de problématiques de gouvernance.

La seconde partie repose sur la vision systémique de la logistique que les auteurs développent, les interactions et l'interdépendance entre les différentes composantes du système logistique et la dimension essentielle du fonctionnement en réseau. La «logistique territoriale» est ainsi présentée comme le résultat de la superposition de plusieurs sphères, engendrant plusieurs types de logistiques et s'exprimant sur différentes échelles de territoires. La relation entre la logistique et le territoire n'en est que plus complexe, d'autant que les évolutions historiques et géographiques de la logistique sont en étroite corrélation avec l'évolution de la société, du système productif, des technologies et des grands courants d'échange mondiaux. Ainsi, spatialement, la logistique peut être segmentée entre la logistique endogène répondant aux besoins des territoires d'accueil et la logistique exogène, au service d'autres territoires, ce qui induit des enjeux multiples, mais de plus en plus connectés aux enjeux économiques et sociétaux globaux. La logistique, qui se développe comme activité, devient un marché et un enjeu de localisation, tant pour les entreprises que pour les collectivités. Enfin, le lien étroit entre logistique et économie indique que les enjeux de développement économique locaux, notamment au travers de la problématique des filières, sont intimement liés aux enjeux de la supply chain.

La troisième partie vise à nourrir la demande initiale qui est de réaliser un zonage logistique pertinent de la France. Pour cela, les composantes des systèmes logistiques territoriaux ont été définies. Le sens et les objectifs d'un zonage logistique de la France ont été indiqués : valoriser les potentialités des territoires et accroître leur compétitivité. Ensuite, plusieurs familles d'indicateurs ont été analysées en vue notamment de procéder à leur spatialisation et à distinguer des ensembles territoriaux homogènes. Ont ainsi été étudiés : les inducteurs logistiques (démographie, activité industrielle, filières...), les leviers d'optimisation logistique (prestataires, centres de formation et de recherche, structures collaboratives...), l'emploi, les échanges et les flux, les déplacements et les grands axes d'échange, les implantations logistiques, les grands territoires d'accueil de la logistique et l'environnement. Cette approche verticale par critère, si elle ne permet pas de réaliser un zonage logistique synthétique du territoire français, permet en revanche de caractériser le territoire par grands indicateurs.

C'est la quatrième partie qui permet une approche plus synthétique et un « classement » des territoires dans leur acception administrative, c'est-à-dire les régions. Les caractéristiques logistiques du territoire ont été établies au travers d'une typologie des régions françaises, élaborée grâce à une analyse multicritères prenant en compte cinq familles de critères (démographie, production, logistique, transport routier, autres modes de transport) qui ont donné lieu à une cotation de chaque région, avec un classement quantitatif (nombre total de points) et un classement qualitatif (graphiques en radar). Sept types en résultent, donnant lieu à une cartographie synthétique. Après la présentation de quelques monographies présentant la dynamique logistique territoriale de quelques régions ou inter régions (Grand-Ouest, Grand-Est, régions de part et d'autre des Pyrénées, Alsace, Midi-Pyrénées), une première proposition de zonage logistique de la France est faite, d'où en ressortent six grandes zones et des territoires de contact et de transit.

La dernière partie propose une réflexion sur la gouvernance territoriale de la logistique, qui s'appuie sur les enseignements des réflexions précédentes qui ont mené à la proposition de zonage. On en conclut que si elle s'impose comme un nouveau et nécessaire volet de la gouvernance des territoires, elle ne s'est pas encore imposée comme une entité identifiable et systématisable. Les objectifs et les principes de la gouvernance sont ensuite proposés : définition des objectifs en liaison avec les finalités plus globales de la gouvernance, identification des trois thématiques clés et des différentes échelles de problèmes, valorisation de la démarche collaborative et partenariale et identification des différents niveaux de gouvernance grâce à une grille d'analyse spécifique. Cette approche aboutit à la proposition d'un nouveau contenu de la gouvernance logistique du territoire, qui distingue une « gouvernance économique » et une gouvernance « de l'espace public ». Cette démarche amène enfin à proposer un espace logistique optimal de gouvernance, qui revisite la proposition de zonage faite en quatrième partie, sans pour autant la remettre en cause. Elle propose finalement des principes de gouvernance à plusieurs échelles géographiques et quatre « super-régions » constituant autant d'espaces cohérents, ne se substituant pas aux échelons inférieurs, mais aptes à porter les grands enjeux stratégiques macro-économiques et macro-géographiques et à servir de support aux concertations et coordinations qu'appelle une nouvelle gouvernance logistique du territoire.