

# Quel impact de la logistique sur le développement territorial ?

Guy Joignaux (Inrets<sup>1</sup>)

**Les deux dimensions, « infrastructurelle » et « servicielle », de la logistique sont connectées à l'organisation spatiale de la production-distribution et la performance de la logistique est à la base de la compétitivité des territoires par l'effet des interactions réciproques entre la logistique et le territoire.**

**Mais aucune méthode n'offre de solution satisfaisante pour mesurer la portée de ces interactions sur le développement économique territorial. L'économie territoriale fait ressortir que les prestataires logistiques et de transport se regroupent dans des mêmes sites d'implantations et que ces prestataires se concentrent à mesure de l'amélioration de la qualité de la prestation. Ces localisations sont liées aux implantations des chargeurs et à la densité des infrastructures.**

**La performance globale pour le développement territorial dépend des projets d'investissements réalisés pour maintenir à niveau la base matérielle de l'efficience logistique au regard des besoins du territoire. Elle résulte également de l'efficacité de la coordination des acteurs, efficacité qui donne tout son sens au concept d'interaction spatiale pour spécifier la relation infrastructure-développement.**

Comme pour les infrastructures, la question du rapport de la logistique au territoire, à son développement, suscite débats et controverses aux entrées multiples et complexes dans lesquelles se croisent mais peuvent aussi s'affronter les visions des différents types d'acteurs impliqués.

## Quelle approche de la logistique ?

La logistique désigne l'ensemble des opérations de gestion et d'organisation des flux physiques de biens. Elle comprend différentes séquences (et formes) de déplacements ainsi que de transmission et traitement d'informations. Son rôle est devenu capital avec les transformations profondes des modes de production et de consommation des économies « post-fordiennes » et leur élargissement spatial généralisé dans le cadre de la mondialisation de l'économie et des échanges. « L'allongement (géographique et organisationnel) des filières de production et de distribution repose sur le développement logistique »<sup>2</sup>.

## Deux dimensions connectées à l'organisation spatiale de la production-distribution

La logistique peut s'analyser à partir de deux dimensions interdépendantes. La première, « infrastructurelle », renvoie à une définition matérielle, physique, identifiable par des investissements au sens classique du terme, proches dans leurs fonctionnalités de celles des infrastructures de transport. Cette composante matérielle mobilise des ressources appropriées, caractérisées par un ancrage spatial. Elle est le support du développement d'activités de production de services centrés sur la gestion des flux, l'organisation, la coordination des réseaux et nœuds d'échanges, la circulation et le traitement de l'information qui forment la seconde composante, « servicielle », et qui mobilisent d'autres types de ressources que l'investissement matériel. Ces deux « couches », infrastructurelle et servicielle, ont en commun une forte connexion aux modes d'organisation spatiale de la production-distribution et aux contraintes de circulation qui en découlent. Le territoire

<sup>1</sup> Guy Joignaux est directeur de recherche à l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité.

<sup>2</sup> Savy M, référence 9, p 12 et p 17-19.

exprime en effet des besoins en systèmes évolués susceptibles de répondre de manière efficiente (en termes de coût, de capacité et de qualité de service) aux échanges, constitutifs de la performance globale de ses activités. Les systèmes logistiques ainsi constitués font l'objet de projets, inscrits dans des actions mêlant l'initiative privée et publique (référence 9).

La logistique peut être définie comme un système complexe d'équipements, de systèmes, de modes opératoires et d'acteurs liés par des relations de coordination. Appliqué au traitement de flux d'échanges de biens et informationnels, fortement ancré spatialement, il contribue à l'enrichissement de la fonction transport *stricto sensu*.

## La performance logistique dope la compétitivité des territoires

Cette combinaison logistique/transport élève le niveau de performance globale des territoires et, partant, leur niveau de compétitivité. Des critères relatifs à la logistique illustrent la performance logistique comme résultante de composantes matérielles et organisationnelles ainsi que le lien implicite qui la relie à la performance globale des systèmes productifs nationaux. Pour classer 150 pays selon la qualité de leur système logistique auprès de 800 professionnels du transport international, la Banque mondiale<sup>3</sup> a construit un indice de performance à l'aide de sept critères : efficacité des administrations douanières, qualité des infrastructures de transport et télécommunication, facilité d'organisation d'un transport international, compétence des entreprises logistiques locales, traçabilité des cargaisons, coûts, ponctualité. Ces critères ne renseignent toutefois pas sur l'importance relative des différents facteurs de « qualité logistique », encore moins sur leurs combinaisons vertueuses ni sur leur impact sur les territoires (référence 12).

## Interactions réciproques entre la logistique et le territoire...

Le territoire est le produit du système de transport autant qu'il le produit<sup>4</sup> ; en se plaçant dans une vision dynamique, la demande de transport, dictée par les besoins d'accessibilité à un territoire ou entre territoires, exprime le besoin d'infrastructure nouvelle. Une fois réalisée, celle-ci procure en retour sur les territoires des effets multiples et variés, notamment en fonction des échelles temporelles et spatiales considérées<sup>5</sup>. Le processus est donc de type circulaire et le mécanisme, cumulatif, met bien en jeu l'interaction infrastructure-territoire, par le truchement des services de transport au sens large, incluant la logistique pour ce qui est du fret.

La mesure purement économique de ces effets est délicate et aucune méthode n'offre de solution réellement satisfaisante. Le calcul économique, non contestable dans son champ de pertinence et malgré ses perfectionnements constants (référence 8), n'est ici d'aucun secours du moins tel qu'il est pratiqué en l'état actuel des connaissances. Les modèles de croissance régionalisés peuvent fournir des indications précieuses sur l'évolution de certains agrégats d'une région mais l'insuffisance de données idoines n'autorise généralement pas les lectures à une échelle plus fine ni l'éclairage des mécanismes à l'œuvre dans la relation infrastructure-développement territorial. Elles souffrent par ailleurs d'une conception déterministe dont beaucoup de travaux ont montré les limites.

## ... avec effet sur le développement territorial : le phénomène d'agglomération

A l'inverse, les approches explicitement ou implicitement fondées sur l'interaction donnent de bons résultats lorsqu'elles s'appuient à la fois sur des recueils rigoureux et exigeants de données et sur une réflexion analytique resituant l'infrastructure, ses aménagements, les services nouveaux offerts et leur appropriation par les usagers-acteurs dans l'ensemble des facteurs en jeu dans la dynamique territoriale (référence 1). Sortir de l'économie du transport pour faire celle du développement régional et permettre, entre autres, d'éclairer les processus de concentration, d'agglomération, de polarisation pour lesquels un regard sur le mode d'appropriation du système de transport par celui de la production est un passage obligé.

---

<sup>3</sup> Citée par « Le Monde de l'Économie », 20 novembre 2007, p. V.

<sup>4</sup> Le caractère interactif (non univoque) des relations entre l'équipement, les services qu'il permet de développer et le territoire est mis en avant par de nombreux travaux réalisés sur les méthodes d'évaluation socio-économique des infrastructures de transport. Dans la lignée ouverte par F. Plassard, voir par exemple référence 2.

<sup>5</sup> Les observatoires socio-économiques autoroutiers, largement développés depuis une quinzaine d'années, sont implicitement conçus autour de ce paradigme interactif.

L'activité logistique, prolongement physique et organisationnel du transport, se matérialise en des lieux privilégiés (nœuds) où sont mis en œuvre des équipements, systèmes et organisations appropriés. L'exemple du Nord - Pas-de-Calais (référence 6) révèle, au delà de la grande diversité des organisations logistiques requises par les entreprises, deux empreintes spatiales notoires :

- un regroupement des sites d'implantation des prestataires de transport -logistique dans l'espace régional autour des trois principales zones de concentration urbaine (Lille-Métropole, ex-bassin minier et zone littorale)<sup>6</sup>, avec une nette domination métropolitaine,
- au sein de ces sites, un nombre d'entreprises tendant à se réduire à mesure que s'élève la qualité de la prestation (transport, entreposage, préparation-conditionnement-marquage, prestataires logistiques complets).

## Des localisations logistiques liées aux implantations des chargeurs et aux densités d'infrastructures

Ces constats montrent que les activités de transport et logistique sont « très influencées par l'évolution des organisations « logistico-productives » des chargeurs (...), générateurs de flux spécifiques et demandeurs de services de traitement qualifié de ces flux » (référence 6). Ces activités se concentrent là où se trouvent les firmes émettrices de flux, une densité infrastructurelle de circulation et d'échanges et enfin, pour les plus qualifiées d'entre elles, là où se trouvent les ressources spécifiques disponibles ou appropriables, en zone métropolitaine ou à proximité immédiate. Se retrouve l'importance de la composante organisationnelle signalée plus haut assortie des compétences spécifiques qu'elle requiert.

D'autres études à l'échelle nationale confirment la concentration spatiale des activités de transport et logistique le long des corridors européens de circulation des marchandises, eux-mêmes dérivés des zones à forte densité industrielle, et dans les zones portuaires, lieux de traitement logistique par excellence.

## La logistique, outil du développement des territoires ?

Les constats précédents mettent en lumière une relation entre les logiques du développement des territoires et leur capacité à répondre aux besoins de traitement logistique requis par leur potentiel économique, entendu au sens des activités de production et de distribution. Comment les territoires, inégaux par rapport à cette dynamique (références 9 et 11), peuvent-ils favoriser son développement et optimiser les effets d'agglomération positifs pouvant en résulter ? Comment peuvent-ils les utiliser comme leviers de croissance à la fois des activités de transport et logistique elles-mêmes (investissements, emplois, création de valeur ajoutée dans la branche, capitalisation de savoir-faire) et de l'ensemble des activités présentes dans le tissu local ou régional (réduction des coûts d'acheminement, des coûts « généralisés » de transaction, augmentation de l'efficacité productive globale des entreprises, participation à la création de valeur ajoutée locale/régionale, attractivité d'investissements nouveaux) ?

L'agglomération comme mode d'organisation spatiale n'a pas disparu, même si elle obéit à des ressorts autres que ceux ayant prévalu antérieurement (références 7 et 10). La globalisation ne diminue pas l'importance des milieux locaux ; renforçant au contraire leur rôle, elle modifie leurs modes d'intervention en mettant l'accent sur des objectifs tels que les formes non marchandes de coordination des entreprises, l'aptitude à l'innovation, l'adaptabilité, la flexibilité, la gouvernance des territoires, etc. Pour autant, les facteurs « traditionnels » de qualité attendus des territoires, tels que la capacité à répondre, par une offre infrastructurelle adaptée et performante, aux formes modernes d'organisation spatiale de la production, n'ont rien perdu de leur pertinence. « L'offre d'infrastructure, par les utilités qu'elle procure, y compris dans le contexte évolutif des circulations engendrées par l'évolution (et la volatilité) des formes spatiales de l'organisation de l'activité productive et plus globalement, des activités sociales, reste bien un élément de compétitivité territoriale »<sup>7</sup>.

Cette réconciliation de la géographie et de l'économie permet de comprendre que la compétitivité des territoires passe par la définition de registres d'action issus de projets communs aux différents acteurs impliqués et ancrés dans le territoire.

<sup>6</sup> Respectivement : 30, 23 et 20 % de l'emploi total régional en transport et logistique ; ces données ont peu varié au cours des dix dernières années.

<sup>7</sup> L'infrastructure se comprend, dans le contexte de l'article de Scott (référence 10), comme système, associant arcs et nœuds, équipements matériels et organisation.

## Deux registres d'action pour une logistique au service du développement

A moyen et long termes, le premier type d'actions doit permettre de déboucher sur des visions partagées de l'interaction entre le territoire, ses équipements et organisations et la projection de son devenir économique et social : prospective, planification, articulation et recherche de cohérence entre schémas d'infrastructure (linéaires et nodales, tenant compte des différentes échelles spatiales en jeu), de consensus, de financements (équipements, installations), d'investisseurs<sup>8</sup>. Il suppose en outre que puissent être surmontés plusieurs types d'obstacles ou de freins tels que le déficit d'image des activités logistiques, la faible qualification moyenne des emplois offerts, les réticences des populations face aux nuisances potentielles et aux problèmes de sécurité liés aux implantations, les risques liés à l'hypertrophie (ou l'inadaptation) des infrastructures de raccordement, routières mais aussi ferroviaires pour ne citer que quelques-uns des problèmes généralement soulevés.

Le second type d'action vise la coordination des acteurs impliqués dans le fonctionnement des chaînes logistiques dans une recherche de performance globale du territoire (chargeurs, logisticiens, gestionnaires et opérateurs de réseaux et de plates-formes, transporteurs, aménageurs, collectivités publiques). « La logistique terrestre est la part la plus complexe et la plus importante de l'ensemble de la *supply chain* » (référence 11). Elle est d'autant plus complexe qu'elle se développe dans un élargissement des échelles spatiales à maîtriser, une sophistication des prestations demandées (juste à temps, exigences des grands circuits de distribution), un contexte de concurrence spatiale aiguë et instable (délocalisations/relocalisations industrielles) et un durcissement général des contraintes environnementales.

Ces considérations renvoient à la dimension servicielle des activités logistiques vue précédemment. La littérature économique parle des services comme « lieux de l'avantage compétitif » (référence 5), procurant aux secteurs clients des gains d'efficacité contribuant directement à la chaîne de la valeur. Les activités de circulation, communication, distribution en sont une composante, fortement liée aux territoires et aux réseaux d'acteurs qui les mettent en oeuvre.

---

<sup>8</sup> Les travaux préparatoires à la mise en œuvre du projet de liaison fluviale Seine-Nord-Europe fournissent un exemple éclairant d'une telle démarche visant à intégrer dans la conception même de l'ouvrage ses équipements d'accompagnement logistique, instruments incontournables de l'insertion territoriale de l'infrastructure. Sont associés à ce processus de co-construction partenariale un large éventail d'acteurs territoriaux, industriels, logistiques, transporteurs, représentants de collectivités et institutions économiques, en vue d'une réelle implication à la réalisation d'un projet d'envergure auquel le maître d'ouvrage entend donner toute sa dimension territoriale. Cette démarche vise dans le même temps à jeter les bases de futurs probables « partenariats public-privé » indispensables au financement de ce projet d'envergure ; voir par exemple le dossier de l'enquête publique préalable à la DUP consultable sur [www.seine-nord-europe.com](http://www.seine-nord-europe.com)

## Une problématique montante

### **Les politiques publiques s'intéressent aux aménagements logistiques et non plus aux seules infrastructures linéaires...**

Après avoir mis l'accent durant plusieurs décennies sur les grandes infrastructures linéaires (lignes à grande vitesse, autoroutes, rocades), les politiques de transport et d'aménagement se sont peu à peu tournées vers une dimension nouvelle : celle des interfaces, noeuds, lieux d'échanges ou de traitement des flux, selon les terminologies. Ainsi, dans le domaine du fret, l'attention s'est portée sur les aménagements logistiques, plates formes, zones ou pôles, couvrant une grande diversité d'équipements et d'activités, en forte croissance, tirés par le développement des fonctions logistiques, indissociables du transport *stricto sensu*.

Les documents de planification élaborés aux différents niveaux de la gouvernance territoriale expriment la sensibilisation des milieux politiques locaux à ces questions, plus ou moins forte selon le positionnement géographico-économique des localités ou régions concernées. A ce titre, certaines régions affichent dans ce domaine des positions plus volontaristes que d'autres dans leurs schémas ; c'est le cas, par exemple, de Rhône-Alpes, de la région Centre ou encore du Nord - Pas-de-Calais (références 3 et 4) qui, associé à plusieurs collectivités et opérateurs, a fait de la plate-forme tri modale de Dourges (Delta 3, au sud de Lille) l'un des projets phares du volet transport de son dernier contrat de plan (2000-2006).

La Commission européenne a récemment adopté une série de mesures « pour une meilleure efficacité et durabilité » du transport de fret (référence 13) comportant d'importantes dispositions visant l'amélioration de la logistique, notamment intermodale mais aussi portuaire.

### **... en reflet des évolutions de l'activité logistique**

Cette tendance ne doit rien à un quelconque effet de mode, même si elle n'est pas à l'abri de certains excès du marketing territorial ; elle est avant tout le reflet des transformations techniques et organisationnelles qui ont accompagné, en même temps qu'elles l'ont permise, la croissance continue des flux d'échanges de marchandises et la montée en performance de la prestation logistique, élément à part entière de la chaîne de valeur des produits.

Malgré un calcul rendu délicat par la difficulté à en fixer les frontières en raison notamment de la variété de ses définitions, l'activité transport-logistique est évaluée à 5 à 8 % du PIB, réalisés par une population extrêmement disparate de 50 à 60 000 entreprises. La nature des activités concernées recouvre en effet une gamme très étendue de prestations, étroitement liées aux processus de production/distribution auxquels elles sont dédiées et marquées par une interpénétration croissante de l'informationnel et du matériel dans le traitement des flux de biens. En termes d'immobilisations matérielles, les activités logistiques donnent lieu à des programmes d'investissement nombreux, relevant d'initiatives et de financements privés, publics ou mixtes. Les collectivités territoriales s'efforcent à la fois de réguler au plan foncier et immobilier la montée des projets dans ce secteur, particulièrement dynamique dans les quinze dernières années, et d'en saisir les opportunités en termes de développement local, tout en cherchant à en limiter les retombées négatives sous forme de nuisances de proximité en particulier.

## Références bibliographiques

- 1 Berion P., Joignaux G., Langumier J.F.  
**L'évaluation socio-économique des infrastructures de transport : enrichir les approches du développement territorial.**  
RERU, 2007-4, p 1-34.
- 2 Bizeray N. et alii  
**Infrastructures de transport et développement : de l'effet vers l'interaction ?**  
Transports, mai-juin 1996, p 202-208.
- 3 Bréard J., Joignaux G.  
**Six régions à l'épreuve des politiques de transport. Coord. Ollivier-Trigalo M.**  
Les Collections de l'Inrets, Synthèse n° 55, mars 2007, p 199-202.
- 4 Dablanc L.  
**Six régions à l'épreuve des politiques de transport. Coord. Ollivier-Trigalo M.**  
Les Collections de l'Inrets, Synthèse n° 55, mars 2007, p 179-192
- 5 Djellal F., Gallouj C.  
**Introduction à l'économie des services.**  
PUG, 2007, p 36.
- 6 Joignaux G., Kapros S.  
**Les territoires de la logistique : le cas du Nord - Pas-de-Calais.**  
RERU, 1996-1, p 53-70.
- 7 Joignaux G., Langumier J.F.  
**Les observatoires autoroutiers : l'expérience des autoroutes Paris-Rhin-Rhône et quelques enseignements.**  
Cahiers scientifiques du transport, 2004, p 17-18.
- 8 Maurice J., Crozet Y., dir.  
**Le calcul économique dans le processus de choix collectif des investissements de transport.**  
Economica/Predit, 2007.
- 9 Savy M.  
**Logistique et Territoire.**  
La documentation française/Diact, juillet 2006.
- 10 Scott A.J.  
**Les bases géographiques de la performance industrielle.**  
Géographie, Économie et Société, vol 1-n° 2, 1999, cité in Joignaux G, Langumier J.F.
- 11 **Logistique terrestre : quelles politiques d'optimisation ?**  
Compte rendu d'un table ronde de l'association TDIE, le 26 septembre 2007.  
Infrastructures et Mobilité, n° 72, octobre 2007.
- 12 Arvis J.F., Mustra M.A., Panzer J., Ojala L., Naula T.  
**Connecting to compete - Trade logistics in the global economy. The logistics performance index and its indicators**  
Banque mondiale, [www.world.org/pli](http://www.world.org/pli)
- 13 Communication du 18 octobre 2007, DG TREN  
consultable sur [http://ec.europa.eu/transport/logistics/freight\\_logistics\\_action\\_plan/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/logistics/freight_logistics_action_plan/index_en.htm)