

LA GOUVERNANCE LOGISTIQUE DES TERRITOIRES

COMMENT LES POLITIQUES D'INTENSIFICATION DES
ECHANGES DE BIENS REDESSINENT LES ESPACES ET
REDISTRIBUENT LE POUVOIR POLITIQUE ?



COLLOQUE DE LA COMMISSION DE GEOGRAPHIE
DES TRANSPORTS CNFG

11 - 13 SEPTEMBRE 2018
UNIVERSITE DE GERGY-PONTOISE
SITE DE GENNEVILLIERS



LA GOUVERNANCE LOGISTIQUE DES TERRITOIRES

COMMENT LES POLITIQUES D'INTENSIFICATION DES ECHANGES DE BIENS REDESSINENT LES ESPACES ET REDISTRIBUENT LE POUVOIR ?

Pour Laurent Livolsi et Christelle Camman (2017), « identifier et comprendre les flux de matière et de marchandises, leur organisation et leur pilotage, constituent un formidable prisme du monde ». De fait, l'irruption du paradigme logistique désigne une révolution majeure, celle qui projette le système productif dans un cadre d'une interdépendance de plus en plus mondialisée (Waters, 2011). L'intensification des échanges, l'abaissement des barrières douanières et la réduction des coûts de transport ont imposé l'émergence de chaînes de valeur complexes dont le fonctionnement repose sur la fiabilisation de chacun des maillons (Manners-Bell, 2014) : transport, stockage, assurance, transactions bancaires, échanges d'informations et de données.

La réorganisation des flux transforme les espaces, redéfinit leurs agencements et leurs hiérarchies (Savy, 2006) (Mérenne-Schoumaker, 2007). Au croisement des processus économiques et mais aussi de son encadrement politique, la logistique apparaît désormais comme un enjeu central d'aménagement. Si les recherches ont pu porter sur les dispositifs techniques ou les choix économiques, le colloque invite

bien à mettre en lumière la logistique comme un instrument de gouvernance des territoires.

Dans cette optique, trois niveaux d'analyse seront privilégiés qui forment un système dont les interdépendances doivent être questionnées : l'approche globale (acteurs politiques et économiques, une lecture géopolitique des circulations et des décisions des grandes puissances qui les façonnent), l'approche (macro)régionale autour des réponses politiques des Etats de leurs regroupements et enfin à l'échelle des systèmes de distribution métropolitaine où s'articulent les grands hubs mondiaux à la livraison finale (Hesse, 2008). Ces trois entrées territoriales correspondent aussi à trois facettes de l'approche logistique vue par les géographes, comme moyen de concurrence et de domination, instrument d'aménagement et enjeu de négociation.

CORRIDORS ET HUBS
INTERCONTINENTAUX.
LA PLACE DES INFRASTRUCTURES
ET DE LEUR CONTRÔLE DANS
LES STRATÉGIES GLOBALES DE
PUISSANCE

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

On peut aussi penser aux réaménagements des grands canaux océaniques tant en Egypte qu'en Amérique centrale où plusieurs projets d'importance ont été relancés. Dans le fret aérien, les compagnies du Golfe qui appuient leur développement logistique sur la centralité géographique et leur offre dans le transport aérien de voyageurs. Les grands groupes, intégrateurs logistiques, armements maritimes, puissants groupes logistiques sont les acteurs majeurs de cette internationalisation. Ils méritent aussi d'être analysés à l'instar de ce qu'Antoine Frémont avait réalisé pour les armements de conteneurs et dont les cartes ont été récemment redistribuées par des grandes alliances. Quels en sont les gagnants, les perdants ? Comment les Etats épaulent voire dictent les choix industriels.

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



Etats et collectivités publiques ont pris conscience de la dimension stratégique de la logistique, même si le temps d'incubation a été long (Savy, 1993). Au-delà des seules infrastructures, la capacité de piloter les flux est un argument d'efficacité qui est aujourd'hui un facteur déterminant de croissance et de compétitivité. A la suite des précurseurs qu'ont été les Pays-Bas et la Belgique, tous les pays développent des stratégies pour améliorer leurs performances dans ce domaine. L'indice établi annuellement par la Banque mondiale combine des facteurs matériels (infrastructures, accessibilité etc.) et organisationnels. Il souligne la palette des actions à promouvoir. On peut citer ici le projet allemand du Masterplan Güterverkehr de 2008 ou France Logistique 2025. L'exemple du Maroc à Tanger souligne le rôle central des équipements logistiques dans la modernisation du pays. La logistique est assurément devenu un nouveau paradigme d'organisation et d'aménagement. A des échelles inférieures, les multiples travaux réalisés par le cabinet Samarcande qui est allé jusqu'à proposer des indicateurs territoriaux de gouvernance logistique (2009) pour divers exécutifs régionaux dressent un paysage contrasté des réalités locales. Ces données seront remobilisées dans l'établissement des futurs Schémas régionaux, les SRADDET. La priorité accordée à la question, les modalités de structuration et d'encadrement de ces plans logistiques est à bien des égards révélatrice du fonctionnement des territoires. Adjuvant et souvent aussi substitut à l'activité industrielle, la logistique qu'on dit non-délocalisable pousse pourtant clairement à la concurrence pour accueillir les investissements et les prestataires. Peut-être faut-il alors distinguer la logistique endogène et exogène. Les gouvernements tentent d'établir des schémas nationaux et plans. Quelle(s) vision(s) du territoire portent-elles ? Que nous disent-ils de la construction politique et du fonctionnement des territoires concernés ? Qu'est-ce qui relève de la promotion et de la communication ? La mise en regard des objectifs et des résultats atteints reste un champ d'exploration prometteur. La planification logistique est-elle en mesure d'assurer l'équilibre des territoires ou renforce-t-elle les inégalités territoriales à l'aune de la massification des flux ? Péages et taxes sont-ils des instruments de redistribution et de solidarité ? Quelle gouvernance adopter pour rendre acceptable l'implantation locale d'infrastructures dédiées à la logistique ?



Un des espaces les plus sollicités est indéniablement l'espace élargi des très grandes villes (Dablanc & Frémont, 2015) (Dablanc & Rodrigue, 2017). S'y opèrent des fonctions de concentration et de redistribution qui les imposent naturellement comme des lieux d'interface privilégiés. On y retrouve de manière privilégiée les ports et les aéroports majeurs et des espaces d'entreposage dont la vocation dépasse le cadre déjà très exigeant des pôles urbains millionnaires. Les espaces métropolitains se heurtent aux évolutions quantitatives et qualitatives de flux plus rapides et plus éclatés. Viennent aussi s'y cristalliser les contradictions et les concurrence de prérogatives entre pouvoirs locaux et gestionnaires d'infrastructures dont les tutelles sont souvent gouvernementales vu leur importance. Les questions de gouvernance et de coordination sont donc innombrables et trouvent toute une palette d'arrangements (Raimbault, 2014).

L'intensité des besoins et la rareté des ressources exacerbent les problèmes mais suscitent simultanément des innovations techniques et organisationnelles. Dans ces territoires, la situation est particulièrement complexe car elle se heurte à un pouvoir souvent mal assuré même s'il est aujourd'hui en voie de consolidation. Les différentiels très puissants structurent ces espaces, rejetant souvent les activités logistiques dans des périphéries de plus en plus éloignées et spécialisées. Le rejet de ces installations facilite leur interconnexion avec ces centres extérieurs, mais pose la question de la redistribution interne et conduit à mettre en place des relais internes plus centraux. De manière générale, les contraintes poussent à l'expérimentation. Autant les questions d'équilibres territoriaux que les enjeux environnementaux sont des leviers importants qui justifient l'intervention publique et l'encadrement réglementaire renforcé dans l'organisation des flux de biens, aussi dans la prise en charge des produits finis que des déchets. Des chartes de bonnes pratiques se sont multipliées qui cherchent à travers divers dispositifs à inventer de l'urbanité du fret. Les contraintes conduisent aussi à explorer la mutualisation entre acteurs du fret, mais aussi à regarder du côté de la complémentarité fret/voyageurs. Les questions liées au fret et à sa gestion est assurément un levier important pour faire émerger une gouvernance à l'échelle métropolitaine.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

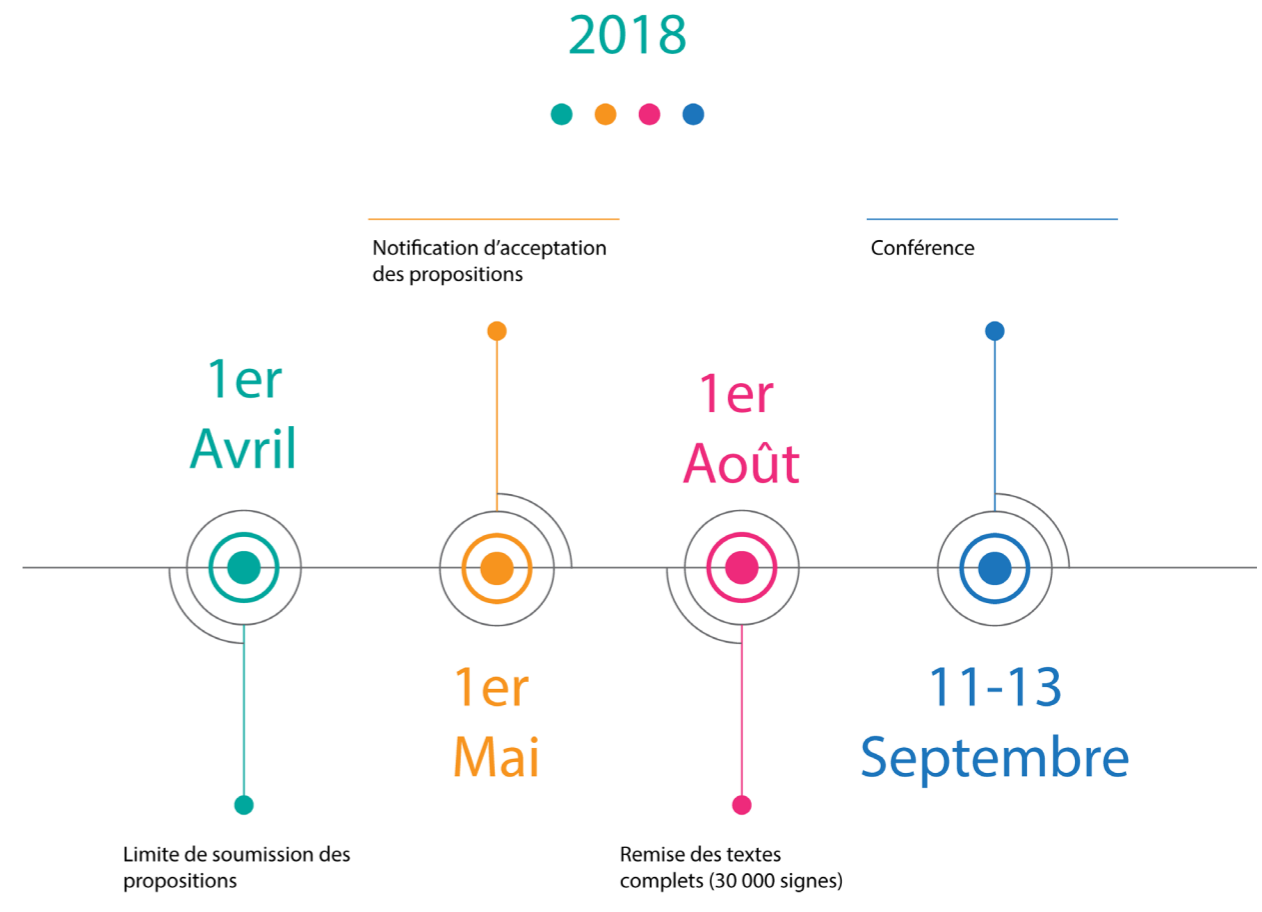
- Deandreis M. (2017), Italian Maritime Economy 4°Rapporto Annuale, Scenari e geomappe di un Mediterraneo nuovo crocevia: l'Italia sulla Via della Seta, Napoli, 220 p..
- Cowen D. (2014), The Deadly Life of Logistics. Mapping Violence in Global Trade, University of Minnesota Press, 328 p.
- Dablanc, L. & Rodrigue, J.-P. (2017) "Urban Freight Distribution: a Global Typology", in G. Giuliano and S. Hanson (Eds.) The Geography of Urban Transportation, 4th Edition, New York: The Guilford Press.
- Dablanc, L. & Frémont, A. (Dir.) (2015) La métropole logistique. Paris, Armand Colin
- Debie J. (2014), « Hubs portuaires (3). Les stratégies des opérateurs sur la façade ouest-africaine », in Flux, 2014/3 N° 97-98 pp. 110 à 117.
- Hesse M. (2008),The city as a terminal: The urban context of logistics and freight transport. Ashgate Publishing, Ltd.
- Livolsi L., Camman C. (2017), La logistique, une affaire d'Etat ? Le Cherche-Midi, 176 p.
- Manners-Bell J. (2014), Supply Chain Risk: Understanding Emerging Threats to Global Supply Chains, Kogan Page, London, 248 p.
- Merenne-Schoumaker B. (2007), « La localisation des grandes zones logistiques », Bulletin de la Société Géographique de Liège, 49. 31 -40.
- Raimbault N. (2014), Gouverner le développement logistique de la métropole : périurbanisation, planification et compétition métropolitaine, le cas du bassin parisien et éclairages étrangers, thèse, Université Paris-Est, 523 p
- Rodrigue J.-P. (2017), "The governance of intermediacy: The insertion of Panama in the global liner shipping network" in Research in Transportation Business & Management Volume 22, March 2017, 21-26.
- Samarcande (2009, La logistique en France : indicateurs territoriaux, DGITM et Pipame, 125 p.
- Savy M. (1993), Logistique et territoire : le nouvel espace des transports, RECLUS, Montpellier, 139 p.
- Savy, M. (2006). Logistique et territoire. Paris : La documentation Française, DIACT, Coll. Travaux 1.-
- Waters D. (2011), Supply Chain Risk Management: Vulnerability and Resilience in Logistics, Kogan Page, London, 255 p.

PROPOSITIONS DE COMMUNICATION

Les chercheurs souhaitant présenter une communication, d'une durée de 20 minutes, dans le cadre de ce colloque sont invités à adresser leurs propositions accompagnées d'un abstract (300-500 mots) et d'un titre de communication.

1. titre
2. auteurs et affiliations
3. objet et intérêt de la communication proposée
4. méthodologie et données mobilisées

CALENDRIER



COMITE SCIENTIFIQUE

Bernier X. (Université Paris-Sorbonne- France)

Blanquart C. (IFSTTAR – AME -France)

Charlier J. (Université de Louvain la Neuve - Belgique)

Dablanc L. (IFSTTAR – LVMT - France/Suède)

Debrie J. (Université Paris 1- CRIA- France)
Frémont A. (IFSTTAR-France)

Guihéry L. (Université Cergy-Pontoise – MRTE – France, Rouen - Institut logistique pour la Vallée de la Seine)

Guerrero D. (IFSTTAR – SPLOTT- France)

Heinitz F. (Institut Verkehr und Raum der Fachhochschule Erfurt - Allemagne)

Labadi K. (ECAM EPMI – Quartz-Lab Cergy-Pontoise – France, Rouen - Institut logistique pour la Vallée de la Seine)

Raimbault N. (LISER - Luxembourg)

Serry A. (Université du Havre – IDEES - France)

Strale M. (Université Libre de Bruxelles, IGEAT – Belgique)

Torok A. (Department of Transport Technology and Economics, Budapest University of Technology and Economics – Hongrie)

Verny J. (Neoma Business School, Rouen - Institut logistique pour la Vallée de la Seine)

Zembri G. (Université Cergy-Pontoise – MRTE - France)

COMITE ORGANISATION ET CONTACT

BEYER A. (UNIVERSITÉ CERGY-PONTOISE – MRTE, ROUEN - INSTITUT LOGISTIQUE POUR LA VALLÉE DE LA SEINE)

ANTOINE.BEYER@U-CERGY.FR

GATINEAU L. (UNIVERSITÉ CERGY-PONTOISE – MRTE, ROUEN - INSTITUT LOGISTIQUE POUR LA VALLÉE DE LA SEINE)

LAURENT.GATINEAU@U-CERGY.FR

Retrouvez l'ensemble des éléments sur le site internet à l'adresse suivante :

<https://labo.u-cergy.fr/~gouvernance/fr/>

Ou en scannant le QRCode ci -contre :



LA GOUVERNANCE LOGISTIQUE DES TERRITOIRES

COMMENT LES POLITIQUES D'INTENSIFICATION DES ECHANGES DE BIENS REDESSINNENT LES ESPACES ET REDISTRIBUENT LE POUVOIR ?

UNIVERSITE DE CERGY-PONTOISE
LABORATOIRE MRTE

