

## EDITORIAL

**Territoires et gouvernance logistique**

La livraison du n°11 de la revue *Géotransports* s'intéresse à la dimension géographique de la logistique et plus particulièrement à l'encadrement politique dont elle fait l'objet. Ce numéro thématique fait suite au colloque international de la Commission de Géographie des Transports du CNFG qui s'est tenu en septembre 2018 à l'Université de Cergy-Pontoise et dont certaines communications sont reprises ici sous forme d'articles. Le thème directeur de cette rencontre a été de comprendre comment l'intensification des échanges de biens redessine les espaces et redéfinit l'exercice du pouvoir en termes de stratégies et de politiques d'aménagement du territoire.

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 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, la recherche invite désormais à mettre en lumière la logistique comme un instrument de gouvernance des territoires.

Dans cette optique, trois niveaux d'analyse peuvent être privilégiés, qui forment un système dont les interdépendances sont questionnées par les cinq contributeurs : l'approche globale (acteurs politiques et économiques, selon une lecture géopolitique des circulations et des décisions des grandes puissances qui les façonnent, l'approche régionale autour des réponses politiques des États ou des collectivités territoriales, enfin à l'échelle des systèmes de distribution métropolitains où s'articulent les grands hubs mondiaux à la livraison finale (Hesse, 2008). Ces trois entrées territoriales correspondent de fait aux trois facettes de l'approche logistique envisagées par les contributeurs de ce numéro.

**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 États à en accompagner le mouvement (Cowen, 2014). La projection des États 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 l'hégémon en devenir porte à la question du contrôle des flux. Cette lecture peut être avancée pour d'autres États, 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 (Debie, 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 États épaulent-ils, voire dictent-ils, les choix logistiques ?

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.

C'est bien dans cette stratégie globale, à la croisée des enjeux domestiques de rééquilibres territoriaux et d'ouverture au mode des espaces intérieurs chinois *via* le corridor du Yangtsé que nous invite le travail d'**Antoine Beyer**. Les politiques d'aménagement autour du fleuve peuvent se lire à différentes échelles, d'où l'intérêt de leur mise en perspective : depuis l'espace du bassin versant qui regroupe 40% de la population du pays et pèse pour 40% du PIB, jusqu'aux investissements en faveur de la navigabilité d'une voie d'eau structurante tirillée entre les métropoles du littoral et les pôles émergents de la Chine intérieure. L'organisation multimodale du corridor permet d'envisager l'intégration des systèmes productifs de la même manière qu'il accompagne un puissant mouvement de métropolisation. En tant que voie navigable, le Yangtsé doit néanmoins encore surmonter plusieurs points faibles liés à l'hétérogénéité des aménagements fluviaux et portuaires avant de servir pleinement d'interface entre les espaces littoraux et les nouvelles routes de la soie eurasiatiques.

**Linyan Huang, Frédéric Lasserre, Pauline Pic et YeukYin Chiu** s'intéressent à la stratégie maritime de la Chine dans la constitution d'une flotte marchande. Ils rappellent comment les armements étrangers ont d'abord largement profité de l'ouverture des marchés chinois. Leur capacité financière et leur expérience ont, de fait, poussé les acteurs nationaux vers les secteurs protégés mais moins rentables que sont le cabotage maritime et la navigation fluviale. Bien qu'importante et fortement soutenue par l'État, la capacité d'investissement dans la flotte nécessite du temps. L'effort, même soutenu, n'était de toute façon pas à la mesure de répondre à l'intensité des besoins des échanges extérieurs. La priorité gouvernementale était clairement accordée au traitement capacitaire des trafics. Une solution à dominante chinoise aurait dans cette perspective constitué un frein notable à l'expansion économique. Il a donc fallu attendre deux décennies pour que la politique publique conduise enfin à la formation d'un pôle d'acteurs nationaux en capacité de peser. Parmi ces derniers, ce sont les acteurs publics, forts du soutien public, qui ont été en mesure de s'imposer. Ils ont notamment grossi à la faveur des concentrations qu'engendrent les crises cycliques du secteur. Les appuis bancaires sur décision politique ont été décisifs en la

matière. Ils sont aujourd'hui visibles dans l'affirmation d'un pôle d'armements constitués par les deux groupes majeurs que sont *Cosco* et *China Merchants Group Association*. Outre les soutiens financiers, l'État encourage aussi les politiques de croissance croisée. Des co-entreprises réalisées avec les grands groupes industriels également publics sont privilégiées. Elles fonctionnent comme une double réassurance : la maîtrise des coûts et la garantie des approvisionnements pour les activités de transformation et, en retour, un volume d'affaires stable pour les armements. Cette logique d'accumulation à l'ombre de l'État a vu progressivement émerger des champions nationaux qui sont aujourd'hui en capacité de jouer dans la cour des plus grands.

### L'affirmation de la logistique comme outil de planification et ses enjeux territoriaux

États 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 devenue un nouveau paradigme d'aménagement. A des échelles régionales, les multiples travaux réalisés par le cabinet Samarcande, qui est allé jusqu'à proposer des indicateurs territoriaux de gouvernance logistique (2009), dressent un paysage contrasté des réalités locales. Ces lectures sont aujourd'hui remobilisées dans l'établissement des Schémas régionaux, les SRADDET. La priorité accordée à la question, les modalités de structuration et d'encadrement de ces plans logistiques sont, à bien des égards, révélatrices 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.

Dans cette approche régionale, l'article de **Bruno Revelli** s'intéresse à la réévaluation des politiques territoriales en faveur du fret ferroviaire de proximité à partir des Sud-Ouest français. Le contexte de fusion imposée par la loi NOTRe de 2015 invite à comparer les politiques menées jusque-là localement pour voir comment mettre en cohérence des options souvent contrastées entre les héritages des anciens exécutifs régionaux. Les nouvelles Régions, bien qu'investies de pouvoirs accrus en termes d'aménagement et de politique économique, doivent faire face aux réticences des acteurs publics (État et SNCF Réseau) très contraints par la recherche d'équilibres financiers. L'auteur montre par l'exemple de la ligne Auch-Agen, comment le maintien d'une ligne locale passe par la négociation de formes de gouvernance « à la carte ».

A l'échelle de la Côte d'Ivoire, **Seydou Ouattara** et **N'goran Norbert Kouakou** présentent de leur côté l'organisation territoriale multiscalair de l'activité de l'exploitation forestière et de sa logistique associée. Le propos découvre une géographie singulière liée à une filière structurante pour l'économie nationale. Reste à voir si les procédures très strictes de renouvellement des forêts sont aussi scrupuleusement respectées ! L'organisation des opérations de collecte, d'entreposage et de transformation sont très précisément abordées, jusqu'aux débouchés que constituent les ports de San Pedro et d'Abidjan. On apprend ainsi que l'interdiction de l'export de bois brut a conduit à diversifier l'activité de séchage et de sciage, ce qui n'empêche pas d'un autre côté l'exportation de grumes peu travaillées et découpées à la taille des conteneurs.

## Les défis de la logistique dans la gouvernance métropolitaine

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. 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, les concurrences de prérogatives entre pouvoirs locaux et gestionnaires d'infrastructures dont les tutelles sont souvent gouvernementales vu leur importance et bien sûr les conflits d'usage entre les activités productives et les populations locales. 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 pour l'intervention publique et l'encadrement réglementaire, dans la prise en charge aussi bien 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 sont assurément un levier important pour faire émerger une gouvernance à l'échelle métropolitaine.

Deux articles portés par des chercheurs ivoiriens proposent un éclairage complémentaire et original sur la logistique métropolitaine à Abidjan autour précisément des approches portuaires.

Celui de **Beli Didier Yao** et **Mamoutou Toure** présente les enjeux centraux de la gestion du foncier au Port d'Abidjan, poumon économique majeur du pays. Leur analyse pointe la tension entre les besoins d'extension portuaire portée par la croissance des trafics et la difficulté effective d'y répondre par l'aménagement des espaces pourtant légalement dévolus à cet usage. Les causes en sont d'une part l'incertitude juridique du statut d'un foncier revendiqué par plusieurs ministères et d'autre part l'occupation irrégulière des espaces portuaires non encore aménagés. Les auteurs montrent alors comment cette situation de blocage a conduit l'Autorité portuaire au choix d'une extension par remblaiement, opération coûteuse mais efficace pour répondre aux besoins logistiques et industriels. L'externalisation, le stationnement des camions hors de l'espace portuaire pour gagner en fluidité dans le port, tend à reporter les trafics vers la zone dense de l'agglomération avec le risque d'entraîner avec elle certaines activités économiques.

Quant à l'article de **Joseph Kablan**, il envisage la logistique métropolitaine « par le bas », à hauteur d'homme, ce qui est dans une approche souvent économique un point de vue précieux. Il envisage les logiques d'échange entre les habitants de Vridi Ako sur le cordon littoral et le centre de la métropole. Les échanges de produits de la pêche et de l'agriculture se font contre des produits manufacturés ; ils permettent à de nombreux petits intermédiaires de tirer des moyens de subsistance. Aussi, si la logistique envisagée sous cet angle ne répond pas aux attentes de l'efficacité opérationnelle moderne, elle met en scène une réalité sociale complexe et bigarrée que traduit bien la diversité des moyens de transport mobilisés : portage, charrette, vélo, tricycles, et bien sûr les pinasses de la lagune.

## 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, 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, 312 p.
- Debrie J., 2014, Hubs portuaires. Les stratégies des opérateurs sur la façade ouest-africaine, *Flux*, 2014/3, n°97-98, pp.110-117.
- Hesse M., 2008, *The city as a terminal: The urban context of logistics and freight transport*, Ashgate Publishing, Ltd, 2017 p.
- 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 pp.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, *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, 63 p.
- Waters D., 2011, *Supply Chain Risk Management: Vulnerability and Resilience in Logistics*, Kogan Page, London, 255 p.

Antoine Beyer

MRTE, Université de Cergy-Pontoise  
Site des Chênes – 33 Bd du Port 95011 Cergy-Pontoise cedex  
[Antoine.beyer@u-cergy.fr](mailto:Antoine.beyer@u-cergy.fr)