

Comment l'intensification des échanges de biens redessine les espaces et redéfinit l'exercice du pouvoir politique

Antoine Beyer

L'Institut Paris Region – MATRiS (Mobilités, Aménagement, Transports, Risques et Société,
UMR CY Cergy Paris Université)

Durant près de trente ans, le développement rapide des échanges, la politique d'abaissement des barrières douanières et la réduction des coûts de transport ont suscité l'émergence de chaînes de valeur complexes dont le fonctionnement repose sur la fiabilisation de chacun des maillons suivants (Manners-Bell, 2014) : transport, stockage, assurance, transactions bancaires, échanges d'informations et de données. Aujourd'hui, la transition énergétique, les discours d'autonomie nationale et locale, les mouvements de relocalisation (*reshoring*) réorientent en profondeur les chaînes d'approvisionnement. On voit bien qu'au-delà des seuls dispositifs techniques et des choix économiques la logistique s'affirme comme l'expression du positionnement stratégique des États dans l'économie mondiale (Livolsi et Camman, 2017) et dont la déclinaison se répercute dans la gouvernance des territoires. L'agitation brownienne des marchés laisse désormais apparaître la main visible et toujours plus nette des États.

Les corridors et hubs intercontinentaux : la place des infrastructures et de leur contrôle dans les stratégies globales de puissance

Le développement du commerce international accompagne l'émergence de nouveaux acteurs privés. Largement soutenus et parfois instrumentalisés par des structures étatiques, ils conduisent à redistribuer les cartes de la puissance. La réorganisation des flux mondialisés 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 puissance étatique et sa nouvelle capacité à modeler durablement la géographie des échanges s'exprime dans une réalité pleinement 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 avec 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 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 les tensions politiques pour le contrôle des ports en Afrique (Debrie, 2014).

Reste évidemment à comprendre comment les intérêts commerciaux et politiques sont susceptibles de s'influencer l'un l'autre et quels agencements logistiques de tels équilibres font émerger. Cette première entrée privilégie géoéconomique que Pascal Lorot 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 » (Lorot, 2009, p. 14).

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

Un second niveau décline l'organisation des flux à l'échelle nationale. États et collectivités publiques ont en effet pris conscience de la dimension stratégique de la logistique, même si le temps d'incubation a été long (Savy, 1993 et 2006). 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. À la suite des précurseurs qu'ont été les Pays-Bas et la Belgique, la plupart des pays cherchent à promouvoir leurs performances dans ce domaine. L'indice établi annuellement par la Banque mondiale insiste sur la dimension hybride de la logistique qui combine public et privé, facteurs matériels (infrastructures, équipements etc.) et organisationnels (savoir-faire professionnel, agilité administrative). 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 comme facteur central de la modernisation du pays. La logistique est assurément devenue un nouveau paradigme d'organisation et d'aménagement.

À des échelles sub-étatiques, ces données seront remobilisées en France dans l'établissement des Schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, les SRADDET. La priorité accordée aux 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 investissements et prestataires. Sans doute faut-il distinguer la *logistique endogène* qui sert d'appui aux activités productives existante de la *logistique exogène*, au service d'opérateurs extérieurs (Samarcande, 2009). Dans ce cadre, la planification logistique est-elle en mesure d'assurer l'équilibre des territoires ou en renforce-t-elle les inégalités par la massification des flux ? Quelle(s) vision(s) du territoire portent- alors les schémas nationaux et plans régionaux ? Parfois pensée en termes de promotion et de communication, la mise en regard des objectifs et des résultats reste un champ prometteur d'interprétation.

Les défis de la logistique dans la gouvernance des aires métropolitaines

Enfin, un des espaces les plus sollicités est indéniablement l'espace des très grandes villes (Dablanc et Frémont, 2015 ; Dablanc et Rodrigue, 2017). S'y opèrent des opérations de concentration et de redistribution qui les imposent naturellement comme des lieux d'interface majeurs. On y retrouve les grands ports et les aéroports mondiaux et les espaces d'entrepôt dont la vocation dépasse le cadre déjà très exigeant des pôles millionnaires. Ces espaces doivent absorber les transformations quantitatives et qualitatives de flux, toujours plus rapides et plus éclatés. Viennent s'y cristalliser les contradictions et les concurrences de prérogatives entre pouvoirs locaux, gestionnaires d'infrastructures et une diversité d'acteurs privés qui mettent en relation les *Global players* et les auto-entrepreneurs précaires dans la distribution du dernier kilomètre. Les questions de gouvernance, de tension et de coordination sont donc innombrables et exigent toute une palette d'arrangements (Raimbault, 2014). Le rejet en périphérie des fonctions logistiques 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. Les contraintes conduisent aussi à explorer la mutualisation entre acteurs du fret, mais aussi à regarder du côté de la complémentarité fret/voyageurs. Les chartes et codes de bonnes pratiques se sont multipliées cherchant à travers divers dispositifs à inventer l'urbanité du fret. En somme, trois échelles d'analyse privilégiées ressortent, dont les interdépendances méritent d'être mises en lumière :

1. **L'approche globale** dans une approche géopolitique des circulations et des décisions des grandes puissances qui les façonnent est particulièrement bien illustré par l'article « One Belt One Road, une nouvelle architecture des flux mondiaux sous influence chinoise » d'Alain Arnaud et Laurent Livolsi ;
2. **L'approche (macro)régionale** autour des réponses politiques des États ou de leurs regroupements dans une dynamique d'intégration. Dans cette perspective, le texte de Christelle Camman et Laurent Livolsi s'intéresse aux conditions d'émergence de l'action

gouvernementale française dans l'élaboration d'une réponse nationale à travers l'ambition *France Logistique 2025* ;

3. **L'échelle des systèmes locaux**, notamment l'organisation logistique métropolitaine où les grands hubs mondiaux s'articulent à la livraison du consommateur final (Hesse, 2008). De manière originale, la contribution de Sylvie Benoît s'intéresse à la place centrale de la fonction logistique dans un système productif local.

À ces niveaux correspondent aussi trois facettes de l'analyse géographique des territoires, à savoir la logistique comme un moyen de concurrence et de domination globale, la logistique comme construction d'une ambitieuse politique publique et enfin la logistique comme mobilisation d'acteurs engagés dans une dynamique de gestion et négociation. Ce sont donc bien ces enjeux multiples de construction territoriales en interrelation dont ce numéro des *Cahiers scientifiques du transport* entend se faire l'écho. Les articles qui le constituent ont été présentés lors du Colloque de la Commission de géographie des transports du Comité national français de géographie (CNFG) organisé par le Laboratoire Mobilités Réseaux Territoires Environnement (MRTE) de l'Université de Cergy en septembre 2018¹.

Références bibliographiques

- Deandreis, M. (2017). *Scenari e geomappe di un Mediterraneo nuovo crocevia: l'Italia sulla Via della Seta. 4°Rapporto Annuale*. Italian Maritime Economy. Napoli : Giannini.
- Cowen, D. (2014). *The Deadly Life of Logistics. Mapping Violence in Global Trade*. University of Minnesota Press.
- Dablanc, L. et Rodrigue, J.-P. (2017). Urban Freight Distribution: a Global Typology. In Giuliano, G. et Hanson, S. (Eds.). *The Geography of Urban Transportation*, 4th Edition, New York: The Guilford Press.
- Dablanc, L. et Frémont, A. (dir.) (2015). *La métropole logistique*. Paris : Armand Colin.
- Debie, J. (2014). Les stratégies des opérateurs sur la façade ouest-africaine. *Flux*, 97-98, p. 110-117.
- Hesse, M. (2008). *The city as a terminal: The urban context of logistics and freight transport*, Ashgate Publishing, Ltd.
- Livolsi, L. et Camman, C. (2017). *La logistique, une affaire d'Etat ?* Paris : Le Cherche-Midi.
- Lorot, P. (2009). De la géopolitique à la géoéconomie. *Géoéconomie*, 50, p. 9-19.
- Manners-Bell, J. (2014). *Supply Chain Risk: Understanding Emerging Threats to Global Supply Chains*. London : Kogan Page.
- Raimbault, N. (2014), *Gouverner le développement logistique de la métropole : périurbanisation, planification et compétition métropolitaine, le cas du Bassin parisien et éclairages étrangers*. Thèse sous la direction de Antoine Frémont, Université Paris-Est.
- Samarcande (2009). *La logistique en France : indicateurs territoriaux*. Paris : DGITM et Pipame.
- Savy, M. (1993). *Logistique et territoire : le nouvel espace des transports*. Montpellier : RECLUS.
- Savy, M. (2006). *Logistique et territoire*. DIACT, Coll. Travaux 1. Paris : La Documentation française.

¹ Blog du colloque : <https://labo.u-cergy.fr/~gouvernance/fr/>