

Les plates-formes logistiques : entre fluidité et fixité

Nicolas Raimbault
INRETS – SPLOTT – IAU îdF
nicolas.raimbault@inrets.fr

Marie Douet
Era-Fret, CETE de l'Ouest,
Marie.Douet@developpement-durable.gouv.fr

Antoine Frémont
INRETS – SPLOTT,
antoine.fremont@inrets.fr

Ce quatre pages est le résumé d'un article soumis à publication à la revue *l'Espace Géographique*

Pour citer cet article, merci d'indiquer :

RAIMBAULT N., DOUET M., FREMONT A., (2010) *Les plates-formes logistiques : entre fluidité et fixité*. 4 pages, Programme de recherche FLUIDE, Agence Nationale de la Recherche, INRETS, ERA FRET.

Le présent document n'engage que la responsabilité de ses auteurs.

Les plates-formes logistiques : entre fluidité et fixité

L'expression *plate-forme logistique* est utilisée selon de multiples sens, pour des lieux et des projets différents. Il peut s'agir d'un simple entrepôt, d'un produit immobilier logistique, d'une zone d'activités concentrant des entreprises logistiques, d'une infrastructure majeure d'attractivité économique tel un port ou un aéroport. Parfois des collectivités territoriales décrivent même leur territoire comme une plate-forme logistique. Cette utilisation débridée du terme *plate-forme logistique* aboutit à une série de confusions qui handicapent fortement la définition des politiques publiques d'aménagement du territoire en matière de transport et de logistique, suscitant trop souvent des attentes injustifiées de la part des élus. Inversement, les populations riveraines les redoutent car elles s'accompagnent le plus souvent d'effets externes négatifs tels que pollution ou dégradation paysagère.

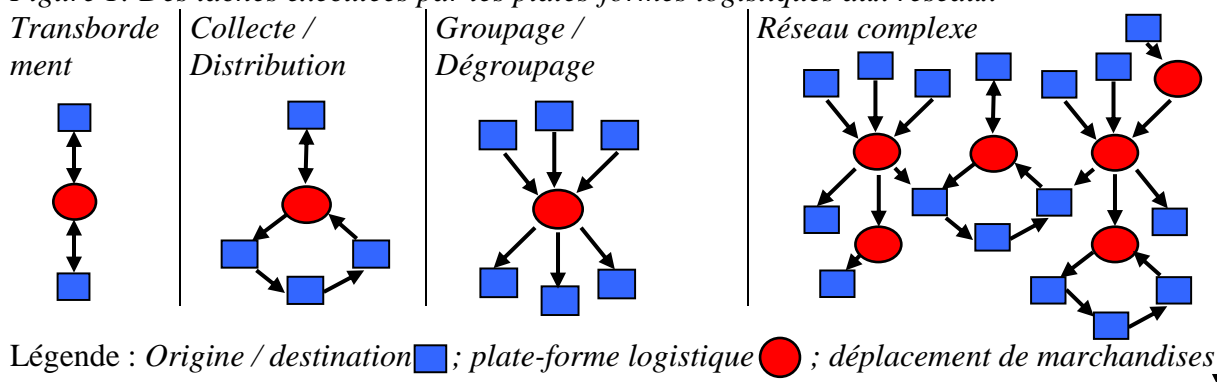
Cet article vise à éclairer cette notion de plate-forme dont la richesse tient à l'ambivalence. En effet, en tant qu'établissement d'un transporteur ou d'un logisticien, la plate-forme peut être appréhendée comme une fonction dans un réseau logistique : elle organise la fluidité des déplacements de marchandises. En tant que zone d'activité ou territoire, elle doit aussi être appréhendée comme un lieu géographique : elle fixe spatialement les différentes opérations qui organisent la fluidité. L'article explore cette double inscription, dans un réseau et dans un territoire, en s'appuyant sur les notions de fluidité et de fixité (Clark, Hall, 2010).

Les plates-formes au service de la fluidité

La logistique consiste à gérer des flux de marchandises qui rentrent dans des circuits de production ou de distribution. Les plates-formes sont des points intermédiaires entre l'origine et la destination finale. Elles permettent un ajustement des flux dans le temps et dans l'espace. Elles correspondent aux lieux où s'organise la fluidité de ces mouvements de marchandises.

Une plate-forme la plus simple correspond physiquement à un entrepôt. Dans cet entrepôt, quatre opérations élémentaires peuvent être effectuées. La première consiste à collecter de la marchandise en provenance d'un industriel par exemple pour en assurer ensuite la distribution vers différents destinataires. La seconde revient à des opérations de groupage/dégroupage. Une troisième fonction permet de passer d'un mode de transport à l'autre. Enfin, dernière fonction élémentaire, la marchandise peut être stockée plus ou moins longtemps dans l'attente de sa distribution qui dépend du donneur d'ordre.

Figure 1: Des tâches exécutées par les plates-formes logistiques aux réseaux



Assumant ce rôle d'intermédiation, la plate-forme logistique organise la coordination et contribue à fixer la division du travail entre les acteurs. Elle s'insère ainsi dans un réseau plus ou moins complexe de transport. Lieu fixe, elle assure la fluidité et acquiert dans le réseau un rôle de pôle ou de nœud. Le tableau ci-dessous résume les caractéristiques de nœuds et de pôle en croisant les concepts développés par Y. Hayuth et D. K. Fleming (1994), J. Debrie et al. (2005), E. Gouvernal et al. (2010), J-P Rodrigue et al. (2010).

Tableau 1 : Caractéristiques des nœuds et des pôles

Rôle	Situation	Finalité	Objectif organisationnel	Rapport aux échelles
Nœud : point d'articulation des arcs	Intermédiation dans un réseau. Centralité par rapport aux autres points du réseau	Transit Logistique exogène	Efficiencia du transport	Echelle donnée par le réseau
Pôle : centre d'animation des ressources d'un territoire	Centralité dans une aire donnée (irriguer, drainer un territoire)	Desserte ou collecte Logistique endogène	Réponse au marché	Saut scalaire : passage de rang i à rang j

Y. Hayuth et D. K. Fleming (1994) n'opposent pas centralité et intermédiation. Les deux situations peuvent coïncider et se compléter dès le départ. D'autre part, ce qui est initialement un pôle ou un nœud peut naturellement évoluer vers un cumul des deux rôles.

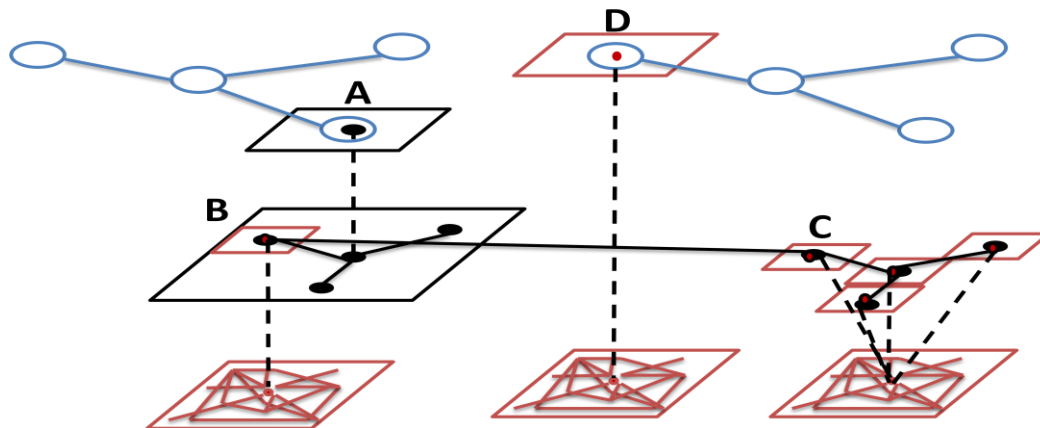
Figure 2: Exemple de combinaison possible de plates-formes logistiques au sein de réseaux.

Echelles :

Monde

Nationale/ Régionale

Locale



Légende :

Type de logistique	endogène	Figuré	Exogène	figuré
Rôle	Pôle		Nœud	
Situation	Centralité		Intermédiation	

De véritables dynamiques spatiales se mettent en place qui conduisent de l'entrepôt isolé, pôle et/ou nœud, à des ensembles logistiques beaucoup plus complexes qui remplissent une fonction de « commutateurs ». Quatre niveaux peuvent être distingués. Les tâches élémentaires sont exécutées dans un établissement, installation de tri ou entrepôt. Un site logistique est une zone d'activité spécialisée dans la logistique, délibérément ou de fait. Un pôle logistique comprend divers sites logistiques dans un périmètre local. Une aire logistique regroupe plusieurs sites logistiques à l'échelle d'une métropole, d'une région, ou au delà. Ces territoires acquièrent, par l'agrégation de l'activité de toutes les plates-formes qu'ils accueillent, une fonction de plate-

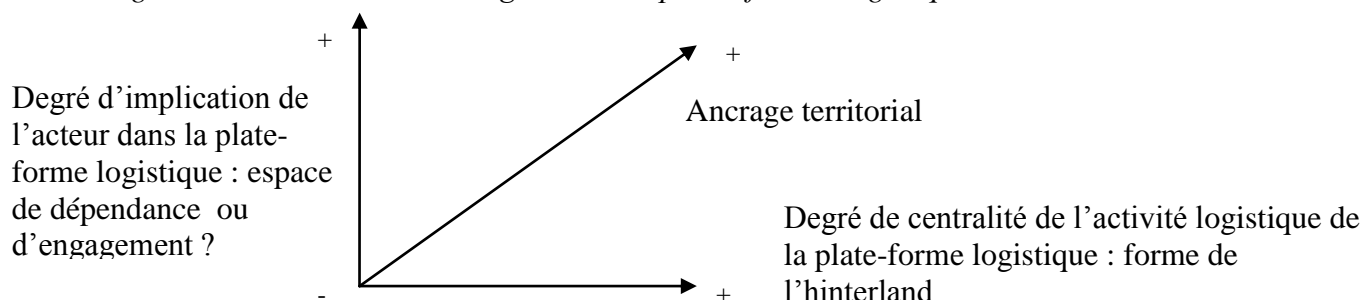
forme « commutateur général » pour des espaces plus vastes. Le moteur de la constitution de zones et de pôles logistiques au-delà des plates-formes assumant les tâches élémentaires logistiques serait non seulement la recherche de synergie, de mutualisation et le partage de localisations donnant accès aux marchés mais aussi des dynamiques ressortant à la diversité des contraintes de « fixité ».

Les plates-formes pour fixer les activités logistiques

Pour répondre aux frictions logistiques, les plates-formes génèrent des externalités négatives souvent en tension avec les intérêts locaux des territoires. Ces tensions s'exercent entre les acteurs impliqués dans ces dernières et ceux de leurs territoires d'implantation, entre les différents acteurs de la fluidité et de la fixité. Leurs interactions structurent la géographie des plates-formes.

Autour des plates-formes, différents acteurs logistiques doivent être distingués. Les clients des plates-formes sont des opérateurs de transport, dont l'activité peut être autant locale que globale. Les tâches logistiques sont exécutées par un opérateur logistique. La plate-forme peut-être propriété d'un investisseur qui la loue à diverses entreprises de transport ou de logistique. Elle peut aussi être propriété d'un gestionnaire dédié à cette plate-forme, proposant ses services logistiques aux opérateurs de transport. Or, selon ces jeux d'acteurs, en termes d'aires de marché et d'insertion dans les réseaux, de gestion foncière et logistique, une plate-forme logistique n'a pas le même rapport à son territoire d'implantation.


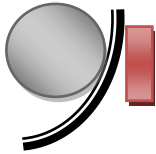
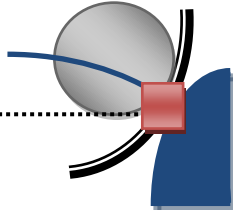
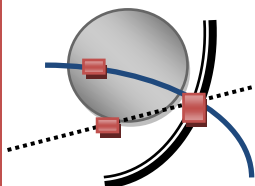
Figure 3 : variables de l'ancrage local des plates-formes logistiques



Parallèlement, en raison de la géographie et des nuisances des plates-formes, les intérêts locaux d'un territoire et ses acteurs s'opposent parfois à l'intérêt global des activités logistiques, ce qui se traduit par bien des frictions territoriales. En tant qu'usage des sols, elles se confrontent aux logiques foncières. De plus, elles rencontrent souvent des oppositions, présentées comme riveraines ou parfois écologiques. Cependant, ces conflits sont surtout des formes potentielles de politisation de ces questions, traditionnellement dévolue à la technocratie (Jobert, 1998), reposant la question de la place des installations logistiques dans les villes.

Les constructions de plates-formes logistiques résultent ainsi des intérêts des entreprises logistiques, mais aussi de ceux des acteurs des territoires, en charge de la fixité, notamment les différents échelons politiques territoriaux, des communes à l'Etat, ainsi que les acteurs de l'immobilier et de l'aménagement, privés et publics. Les plates-formes logistiques peuvent être le produit du marché immobilier et des opérations d'aménagement de zones d'activités. Certaines plates-formes logistiques sont présentées comme « infrastructures » par diverses autorités publiques, Etat comme collectivités territoriales. Elles sont le résultat de la construction d'un enjeu, national ou local, autour du rôle de la logistique et du transport de marchandises. Le tableau ci-dessous présente différents types de plates-formes résultant de l'interaction entre les impératifs de fluidité et de fixité et entre les acteurs qui les incarnent.

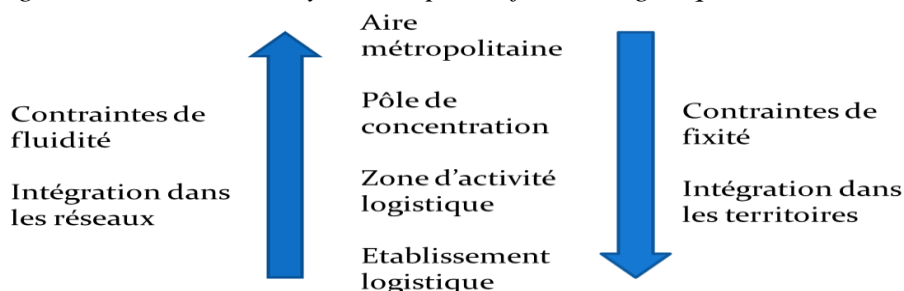
Tableau 2 : les types de plates-formes logistiques

Type	Sous-type	Caractéristiques		Schématisation
		De fluidité	De fixité	
Les produits immobiliers	Entrepôts isolés	Proche d'un accès autoroutier pour garantir la centralité et/ou nodalité	Rejet en périphérie des agglomérations face à la contrainte foncière et au syndrome NIMBY	
	Zones logistiques	Idem A proximité d'une métropole pour bénéficier d'un effet assurantiel qui renforce l'insertion dans les réseaux	Idem Construction d'un intérêt public de la plate-forme comme outil de développement économique en tant que zone d'accueil d'entreprises	
Les infrastructures stratégiques	Grandes portes d'entrée : ports, aéroports et terminaux intérieurs	Centralité et/ou nodalité à l'échelle nationale et internationale. Forte accessibilité nécessaire, maritime et terrestre. Insertion dans les réseaux internationaux.	Idem que ci-dessus Construction d'un intérêt public national de la plate-forme comme outil d'insertion du territoire national dans les réseaux européens et mondiaux,	
	Les plates-formes multimodales	Centralité et/ou nodalité à l'échelle locale/régionale. Accessibilité multimodale.	Construction d'un intérêt public local de la plate-forme comme outil de report modal, de desserte urbaine ou d'insertion du territoire local dans les réseaux régionaux,	

Si les réseaux logistiques sont d'abord régulés par les mécanismes des marchés et des firmes, ils sont aussi construits par des formes diverses d'actions publiques. Elles peuvent être promotionnelles, dans une perspective libérale de compétitivité territoriale, ou volontaristes par la mise à disposition d'infrastructures voire d'entreprises logistiques, en délégation de service public ou en régie afin de répondre à des enjeux de desserte ou de développement durable. Les différentes formes de plates-formes logistiques correspondent non seulement à des logiques industrielles et foncières mais aussi à des dynamiques d'interactions publiques-privées et politiques. Ces interactions pourraient être saisies au sein d'instances de gouvernance, lieux de la production de décisions et de mises en œuvre de l'action publique entre des acteurs publics et privés (Le Galès, 2003). Certains projets de plates-formes logistiques seraient conduits comme une forme spécifique de « projet urbain » (Pinson, 2004) alors qu'à l'inverse d'autres montreraient une absence de régulation publique et de vision d'aménagement.

Les plates-formes logistiques se construisent en lien avec les contextes particuliers des territoires qui les accueillent. Elles sont des processus territoriaux multiscales depuis les spécialisations métropolitaines jusqu'aux mises à disposition de zones d'activités, révélant deux métonymies : celle de l'intégration au réseau et celle de l'intégration territoriale.

Figure 4 : Double métonymie des plates-formes logistiques



Bibliographie :

BOUDOUIN, D. (2006). *Mise en œuvre des espaces logistiques urbains, Guide méthodologique*. Paris, La Documentation Française. 112 p.

CLARK, A., HALL, P. V. (2010). «Maritime ports and the politics of reconnection». In DESFOR, G., LAIDLEY, J., SCHUBERT, D., STREVEN, Q. (ed.), *Transforming urban waterfront, flow and fixity*, London : Routledge, p. 17-34.

COMMISSION EUROPÉENNE (2010). *EU Energy and Transport in Figures*. Statistical Pocket book.

COX, K., R. (1997). «Spaces of dependence, spaces of engagement and the politics of scale, or: looking for local policies». *Political Geography*, 17(1), p. 1-23.

CURIEN, N. (2000). *Economie des réseaux*. Paris : Editions la Découverte et Syros, coll. « repères », 121p.

DABLANC, L. & J.L. ROUTHIER (2009). «La partie urbaine de la chaîne de transport, premiers enseignements tirés de l'enquête ECHO ». In GUILBAULT, M. (2009) *Enquête « ECHO » - Les apports des enquêtes chargeurs pour la connaissance des chaînes de transport de marchandises et de leurs déterminants logistiques*. Bron : Les Collections de l'INRETS, Actes n°121, p. 167-174.

DAVEZIES, L. (2008). *La République et ses territoires, la circulation invisible des richesses*. Paris : Seuil, La République des Idées, 110 p.

DEBRIE, J., ELIOT, E., SOPPE, M. (2005). « Un modèle transcalaire des nodalités et polarités portuaires : exemple d'application au port de Hambourg ». *Mappemonde*, numéro spécial « réseaux et territoires en mouvement », n° 79. (<http://mappemonde.mgm.fr/num7/articles/art05304.html>)

DRE Bretagne et DRIRE Bretagne - Samarcande Transport-Logistique-Territoire - Jonction (2008). *Etude sur la logistique en Bretagne, rapport final*. Rennes : 123 p.

GUILBAULT, M. (2009). *Enquête « ECHO » - Les apports des enquêtes chargeurs pour la connaissance des chaînes de transport de marchandises et de leurs déterminants logistiques*. Bron : Les Collections de l'INRETS, Actes n°121, 224 p.

FLEMING D.K, HAYUT, Y. (1994). “Spatial characteristics of transportation hubs: centrality and intermediacy”. *Journal of Transport Geography*, vol. 2, n° 1, p. 3 – 18.

GOUVERNAL, E. (1991). *Nœuds de réseaux et territoire*. INRETS, note interne, 18 p.

GOUVERNAL E., LAVAUD-LETILLEUL V., SLACK B. (2010). “Transport and logistics hubs: separating fact from fiction”. In Hall PV, McCalla B., Comtois C. and B. Slack (eds) *Integrating Seaports and Trade Corridors*. Surrey: Ashgate, 312 p.

HALPERN, C. (2006). *Les ressorts politiques de la décision publique en matière de planification aéroportuaire : les mobilisations autour de l'aéroport Paris - Charles de Gaulle*. Paris : CEVIPOF, Notes de recherche n°19, 19 p.

- HESSE, M., RODRIGUE, J-P. (2004). “The transport geography of logistics and freight distribution”. *Journal of Transport Geography*, vol. 12, n°3, p. 171–184.
- JOBERT, A. (1998). « L'aménagement en politique. Ou ce que le syndrome NIMBY nous dit de l'intérêt général ». Paris : *Politix*, Année 1998, vol. 11, n° 42, p. 67 – 92.
- LECA, J. (1973). « Le repérage du politique ». Paris : *Projet*, n° 71, p. 11-24.
- LE GALES, P. (2003). *Le retour des villes européennes*. Paris : Les Presses de Sciences Po, 454 p.
- MÉRENNE-SCHOUMAKER, B. (2007). *La localisation des grandes zones de logistique*. Liège : Bulletin de la Société géographique de Liège, 49, p. 31-40.
- PINSON, G. (2004). « Le projet urbain comme instrument d'action publique ». In LASCOUMES, P. et LE GALÈS, P. (dir.), *Gouverner par les instruments*. Paris : Presses de Sciences-Po, p. 200-233.
- RODRIGUE JP., DEBRIE J., FREMONT A., GOVERNAL E. (2010). “Functions and Actors of Inland ports: European and North American Dynamics”. *Journal of transport geography*, vol .18, n°3, p. 519-529.
- SAVY, M. (2006). *Le transport de marchandises*. Paris : Eyrolles-Editions d'Organisation, 372 p.
- SAVY, M. (2006). *Logistique et Territoire*. Paris : La documentation française, 63 p.
- SAVY, M. (2005). “Les plates-formes logistiques”. *Logistiques Magazine*, Octobre, p. 110-114.
- VELTZ, P. (1996). *Mondialisation, Villes et Territoires. L'économie d'archipel*. Paris : PUF, réédité en 2005, 264 p.

Projet FLUIDE (Fleuve, Urbain, Intermodal, DURABLE)

Au service d'une mobilité durable : les grandes villes fluviales françaises et leur port.

**Etude comparée Paris-Lyon-Lille-Strasbourg et comparaisons internationales
(2010/2013)**



Paris, Lyon, Lille et Strasbourg disposent chacune d'un ou plusieurs ports fluviaux situés au cœur de leur aire urbaine. Ces derniers peuvent-ils être au service d'une mobilité durable pour approvisionner en marchandises leur aire urbaine, depuis les grands flux internationaux jusqu'à la distribution en ville ?

<http://www.inrets.fr/les-partenariats/sites-web-projets-de-recherche/fluide.html>

