



European Regional Science Association, Greek section [ERSA-GR]



Association de Science Régionale De Langue Française [ASRDLF]

**"Les défis de développement pour les villes et les régions
dans une Europe en mutation"**

5-7 juillet 2017, Université Panteion, Athènes, Grèce

**LE DEVELOPPEMENT LOGISTIQUE TERRITORIAL EN FRANCE, UN
PROCESSUS DE TERRITORIALISATION EN COURS D'ELABORATION :
AVANCEES ET LIMITES**

Sophie MASSON

UMR 5281 ART-DEV, Université de Perpignan Via Domitia

Contact : Sophie.masson@univ-perp.fr

Résumé

Cet article s'intéresse aux lieux de la logistique et à leur régulation. A partir de l'exemple de plusieurs démarches localisées de prise en charge par les acteurs territoriaux du développement spatial logistique, cet article teste la pertinence de la notion de territorialisation. Il montre de quelle façon le processus de production et de régulation des implantations logistiques fait l'objet d'une territorialisation singulière et pragmatique rendue nécessaire et impulsée par des exigences législatives (Grenelle de l'environnement) et économiques (attractivité des territoires, compétitivité des chaînes logistiques et des filières). Faute de référentiel national, il met en exergue le rôle déterminant des acteurs locaux dans la mise en œuvre et le contrôle du développement logistique territorial. Il propose une réflexion sur les modalités et les étapes du processus de territorialisation du développement logistique et en souligne les limites.

Mots clefs

Territorialisation, action publique, logistique, gouvernance territoriale, occupation de l'espace

Introduction

La logistique joue aujourd'hui un rôle fondamental dans la transformation des systèmes productifs (Hesse et Rodrigue, 2004, 2006) caractérisée par la fragmentation et la recombinaison territoriale de la production à l'échelle mondiale, la disjonction des lieux de production et de consommation, la recherche de mise en tension des flux (minimisation des stocks) et d'économies d'échelle, le développement du e-commerce et le rôle des systèmes d'information (Masson et Petiot, 2013). La mondialisation conduit à une recombinaison profonde de la conception et la gestion des chaînes logistiques (révolution logistique, Bonacich et Wilson, 2008 « supply chain management », Cooper, 1994 ; Copper et al., 1997 ; Colin, 2002, 2005) et de la configuration des systèmes de circulation sur le territoire (centralisation logistique, McKinnon, 2009). Cette transformation confronte les territoires à de nouveaux défis en termes d'attractivité et d'externalités qui rendent impératifs la prise en compte de la logistique dans les politiques publiques. Cependant, cette prise en compte est complexe du fait, notamment, du portage par le secteur privé de ces activités.

Le développement logistique territorial intéresse les acteurs publics dans un contexte de décentralisation et de concurrence territoriale. Le fort développement du secteur logistique, depuis les années 1990, se manifeste par le déploiement important de l'implantation d'entrepôts et de plates-formes logistiques sur les territoires. Or, l'action publique reste relativement faible en matière de prise en compte de la logistique dans la fabrique des territoires, à la fois dans ce que ces activités apportent à un territoire (emplois, ressources, attractivité) et dans les difficultés qu'elles sont susceptibles de poser (externalités négatives).

Pourtant les activités logistiques sont bien visibles, à la fois dans le paysage par la présence de grands bâtiments rectangulaires que sont les entrepôts et sur les routes par les flux de véhicules émis par ces lieux. La logistique semble insaisissable par les pouvoirs publics. Cet essor spatial implique une régulation des implantations logistiques ayant un double objectif : d'une part, l'accompagnement du développement du secteur logistique en territoire et son ancrage, d'autre part, le contrôle et l'aménagement des implantations dans le territoire, l'anticipation et la planification des besoins et des modalités d'accueil des activités.

Les plates-formes logistiques représentent non seulement un vecteur d'attractivité et de compétitivité territoriale mais leur organisation spatiale conditionne la structure des coûts et la performance des chaînes logistiques (Masson et Petiot, 2012). Par ailleurs, si les implantations logistiques ne sont pas contrôlées, les impacts en termes d'aménagement du territoire et d'environnement peuvent être significatifs : consommation d'espace, mitage et renforcement de la périurbanisation, augmentation des externalités négatives environnementales (bruit, pollution, etc.).

Cet article s'intéresse aux lieux de la logistique et à leur régulation. A partir de l'exemple de plusieurs démarches localisées de prise en charge par les acteurs territoriaux du développement spatial logistique, cet article teste la pertinence de la notion de territorialisation. Il montre de

quelle façon le processus de production et de régulation des implantations logistiques fait l'objet d'une territorialisation singulière et pragmatique rendue nécessaire et impulsée par des exigences législatives (Grenelle de l'environnement) et économiques (attractivité des territoires, compétitivité des chaînes logistiques et des filières). Faute de référentiel national, il met en exergue le rôle déterminant des acteurs locaux dans la mise en œuvre et le contrôle du développement logistique territorial. Il propose une réflexion sur les modalités et les étapes du processus de territorialisation du développement logistique et en souligne les limites.

La première partie de cet article revient sur la façon dont les enjeux territoriaux de la logistique ont été progressivement formulés par les différents acteurs. Elle insiste, dans un premier temps, sur les intérêts multiples et parfois contradictoires pour la logistique en territoire. Puis, elle met en exergue que, malgré des enjeux évidents en termes de planification territoriale, la logistique est restée longtemps impensée dans les politiques publiques.

La deuxième partie analyse le processus de territorialisation du développement logistique en France en l'absence de cadre global, pris en charge par les collectivités locales pour réguler les implantations logistiques. Du point de vue méthodologique, elle repose sur l'étude de documents de développement territorial intégrant la logistique comme entrée principale. Ces démarches sont analysées au prisme d'une grille de lecture mobilisant un retour sur la conceptualisation de la notion de territorialisation. Elle montre les différentes modalités et étapes de ce processus et propose une typologie des processus mis en œuvre dans les territoires.

La troisième partie revient sur la mise à l'agenda politique récente de la logistique par le gouvernement français *via* la stratégie nationale « France Logistique 2025 » et souligne les retombées attendues de cette démarche ainsi que les freins et les verrous d'une généralisation du processus de territorialisation du développement logistique. Elle montre que si le champ des actions des pouvoirs publics en matière de planification logistique existe, ses modalités restent encore largement à construire.

1 La formulation de l'enjeu de la logistique dans l'aménagement des territoires

Au 31 décembre 2015, la France métropolitaine compte 4 432 entrepôts ou plates-formes logistiques (EPL) de plus de 5 000 m², pour une offre d'entreposage de 78 millions de m² (SOeS, 2017). Depuis les années 1980, l'empreinte spatiale des activités logistiques s'est fortement développée du fait de l'externalisation croissante des fonctions logistiques et des besoins spécifiques du système de production et de distribution (Masson, 2017). Le déploiement des entrepôts et des plates-formes logistiques sur les territoires est la traduction spatiale des transformations des stratégies logistiques qui se sont adaptées au processus de mondialisation et aux innovations dans les TIC (Hesse et Rodrigue, 2004). La transformation des opérations logistiques sous la pression des modèles de pilotage des flux par l'aval a permis aux opérateurs

logistiques de minimiser leur coût total d'exploitation par la diminution des coûts des stocks. Cela a conduit à la nécessité de disposer de moyens logistiques modernes conçus pour gérer de manière efficace le traitement de flux plus fréquents au lieu de la gestion de stocks importants.

Les lieux logistiques suscitent des intérêts multiples de la part d'acteurs variés qui peuvent être parfois contradictoires (1.1). Ils font l'objet d'une formulation progressive en termes d'enjeux en termes de planification territoriale (1.2) qui restent encore impensés par les politiques publiques malgré des progrès en matière d'outils d'intégration de ces problématiques (1.3).

1.1 Des intérêts multiples et variés pour la logistique en territoire

La question du rapport de la logistique au territoire intéresse de multiples acteurs qui ont chacun des attentes différenciées (cf. Figure 1).

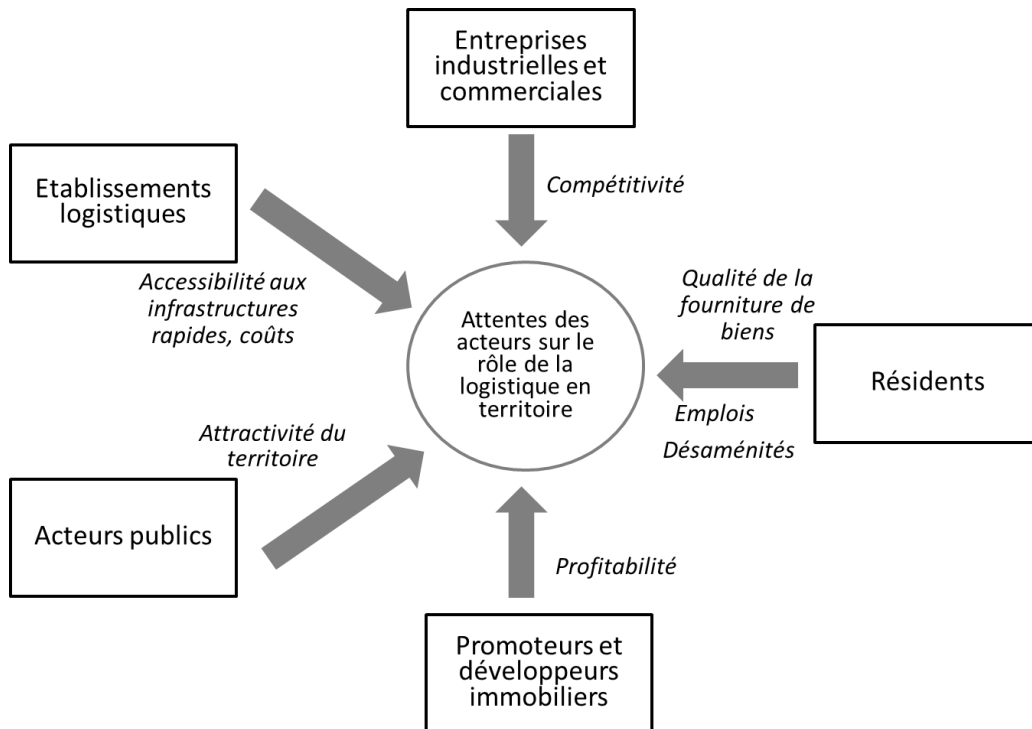


Figure 1 : Attentes des acteurs sur le rôle de la logistique en territoire

Les activités logistiques sont des activités que l'on peut considérer comme support c'est-à-dire indissociables des systèmes de production et de consommation. Elles sont induites et entraînées par les besoins en approvisionnement des activités industrielles et commerciales et les besoins en fournitures des activités de détail et des populations. Ce sont des activités indispensables au fonctionnement de l'économie et des territoires. En outre, la logistique s'est imposée comme un élément de différenciation par le service (respect des délais, conformité des commandes, capacité à gérer les retours clients et le service après-vente, etc.) et est un des ressorts des organisations productives flexibles (flux tendus). Les entreprises industrielles et commerciales ont donc des

attentes en termes de compétitivité de la logistique en territoire. Ainsi, « *la performance logistique dope la compétitivité des territoires* » (Joignaux, 2008).

Les établissements logistiques sont sensibles à l'accessibilité aux infrastructures rapides et à toutes les opportunités qui leur permettent de réduire leurs coûts tout en assurant une qualité de service optimisée (disponibilité du foncier à des prix attractifs, configuration des surfaces et potentialités d'évolution ; disponibilité, qualification et coût de la main d'œuvre).

Les promoteurs et développeurs immobiliers ont également des intérêts croissants quant à l'organisation spatiale de la logistique. En effet, les chargeurs et prestataires logistiques souhaitent majoritairement être locataires de leurs bâtiments. La question immobilière de l'implantation logistique est donc externalisée à un marché de promotion (Raimbault, 2016). La rentabilité délivrée par les actifs immobiliers de logistique est attractive comparée à l'immobilier résidentiel ou les bureaux¹. Les conditions de maximisation de la rentabilité de l'immobilier logistique tiennent au potentiel de l'actif à répondre à une large demande dépendant des critères d'accessibilité aux infrastructures de transport, du coût foncier, de la zone de chalandise, du potentiel d'extension, *etc.* Cela conduit les investisseurs à privilégier des implantations en zones périphériques des grandes agglomérations à proximité des échangeurs autoroutiers.

Les résidents peuvent avoir des intérêts contradictoires. Ils sont, d'une part, sensibles aux externalités négatives liées aux flux de véhicules routiers générés par ces activités, à la qualité paysagère de l'insertion des bâtiments logistiques dans l'environnement urbain, *etc.* Cela alimente le problème de l'acceptabilité sociale des activités logistiques. D'autre part, les résidents peuvent également être intéressés par les opportunités d'emplois qu'offrent ces activités et, plus généralement, ils bénéficient de la fourniture des biens procurés par les services logistiques.

Enfin, pour les acteurs publics, tels que les collectivités territoriales, la logistique est un facteur d'attractivité territoriale (Masson et Petiot, 2012). Dans le même temps, ils doivent gérer la problématique de l'acceptabilité sociale de l'implantation de ces activités, sources d'externalités négatives.

1.2 La logistique : un enjeu en termes de planification territoriale

Le rôle de la logistique dans la performance des économies et des territoires est, à présent, largement affirmé par les pouvoirs publics. Ainsi, pour le gouvernement français, la logistique est « *un maillon essentiel de notre circuit marchand, et un organe vital pour le fonctionnement de notre société* » (Ministère de l'écologie, du développement durable et du numérique, Ministère de l'économie, de l'industrie et du numérique, 2016). L'économie présentielle a besoin de d'espaces et de services logistiques. La circulation des marchandises est une fonction essentielle du métabolisme d'un territoire. Au-delà de la satisfaction de leurs besoins endogènes, les territoires

¹ Le taux de rendement annuel atteint entre 7 % et 8 % pour des entrepôts *prime*.

entrent en concurrence pour capter les flux économiques dont les bénéficiaires sont à mettre en balance avec les externalités négatives qu'ils génèrent.

Les activités logistiques ne se localisent pas de façon homogène et privilégient les espaces métropolitains (Heitz, 2017). La polarisation des activités logistiques dans les grandes aires urbaines se traduit à l'échelle locale par un mouvement de déconcentration sur les espaces périphériques (Dablanc et Andriankaja, 2011 ; Dablanc et Ross, 2012). Les dynamiques spatiales des activités logistiques à l'œuvre depuis les années 1990 posent des questions nouvelles à l'action publique en charge de l'aménagement du territoire (Masson et Petiot, 2013). Si la reconnaissance du rôle de la logistique dans la performance économique des territoires semble largement partagée, l'importance de la régulation spatiale des implantations logistiques semble être moins évidente. Deux principales préoccupations relèvent de l'aménagement logistique. La première concerne la maîtrise de l'occupation des sols (gestion foncière, financement d'équipements, droit du sol). La seconde renvoie à la régulation des déplacements de marchandises sur le territoire. Ces préoccupations sont s'inscrivent toutes deux dans la durabilité.

La maîtrise de l'occupation des sols est rendue nécessaire au regard du fort développement spatial des activités logistiques. Les sites logistiques sont fortement consommateurs d'espace, d'autant plus que la fonction des entrepôts a muté parallèlement à l'évolution du système productif favorisant la minimisation des stocks : l'entreposage ne se fait plus verticalement mais horizontalement. Par ailleurs, le renforcement des contraintes réglementaires liées au caractère des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) a contribué à augmenter la consommation du foncier des implantations logistiques. Ainsi, en moyenne, l'emprise du bâtiment logistique est de 0,40 de la surface du terrain (PIL'ES, 2012). De plus, en 10 ans, la taille moyenne des entrepôts a été multipliée par plus de quatre (DTZ, 2011). Ce besoin d'espace se confronte à la pression foncière induisant un mouvement centrifuge des sites logistiques. Par ailleurs, la pénurie de fonciers disponibles contribue au développement d'implantations logistiques sur des lieux isolés, sans possibilité d'embranchement fer. Ce risque de mitage de l'espace est renforcé par le problème de l'obsolescence des bâtiments logistiques construits dans les années 1970 en raison du durcissement des normes réglementaires depuis 2002 mais aussi du fait du changement fonctionnel des bâtiments. Ainsi, les sites logistiques sont caractérisés par une certaine volatilité de leurs implantations due à l'obsolescence des bâtiments, la difficulté de les agrandir et aux stratégies des pilotes des *supply chain* qui mettent en concurrence les territoires et peuvent développer des logiques d'opportunisme en termes d'implantation. Enfin, ces activités entrent en conflit avec l'urbanisme résidentiel (Bahoken et Raimbault, 2012). Au total, la maîtrise de l'occupation des sols en lien avec les activités logistiques s'inscrit dans la perspective de la limitation de la périurbanisation tout en s'assurant la potentialité de l'extension spatiale de ces activités.

La seconde préoccupation concerne la maîtrise des flux de marchandises sur le territoire. Elle relève du postulat selon lequel l'action publique sur les lieux de la logistique est à même d'orienter le secteur d'activité vers une durabilité renforcée. En effet, les lieux logistiques sont un marqueur

territorial fort contribuant à la configuration des flux de transport (Savy, 2006) car ils déterminent la géographie et la nature des trafics, conditionnent les reports modaux, les pratiques d'intermodalité et de mutualisation (Camman et al., 2013).

1.3 ... trop longtemps impensé dans les politiques publiques

Malgré ces multiples enjeux, la logistique tarde à être véritablement intégrée dans les politiques publiques. Contrairement au transport et aux projets d'infrastructures, la logistique a été longtemps oubliée de la planification territoriale alors même que les activités logistiques se sont fortement déployées sur le territoire.

Néanmoins avec la formulation des enjeux logistiques territoriaux, la logistique s'inscrit progressivement dans les documents de prospective et de planification à différentes échelles de l'action publique. La prise en compte de la logistique comme problématique de l'aménagement est guidée par l'introduction du référentiel de durabilité dans la planification (Debie, Heitz, 2017).

L'apparition de la logistique dans les documents de planification apparaît de façon assez ponctuelle et restreinte à quelques territoires dans les années 1990. C'est en région Ile-de-France que se mettent en place les premières réflexions sur l'aménagement logistique avec les travaux du Comité Aménagement et Logistique en Ile-de-France (CALIF) créée en 1990 à l'initiative du préfet et associant des élus et des représentants de la profession. Ces travaux s'inscrivent dans la préparation du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France de 1994 et proposent un dispositif de sites multiples ciblant les fonctions logistique des couronnes concentriques parisiennes (distribution urbaine pour la première couronne, distribution régionale pour la deuxième couronne, logistique de transit pour la troisième couronne) (Debie, Heitz, 2017). En 1997, la Région Urbaine de Lyon (RUL) élabore un schéma de cohérence logistique qui fixe les orientations de stratégie d'accueil et d'accompagnement de la fonction logistique à l'échelle de son territoire. En dehors de ces deux expériences, développées dans les régions fortement dotées en activités logistiques – l'agglomération parisienne et l'agglomération lyonnaise sont respectivement la première et deuxième place logistique en France -, il faut attendre les années 2010 pour retrouver de telles initiatives en région.

Par ailleurs, les années 1990 voient également se renforcer la portée des Plans de Déplacements Urbains (PDU) par la loi LAURE (1996) qui les rend obligatoires dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants et intègre le rôle des marchandises dans l'organisation globale des déplacements urbains par la loi LAURE, des réflexions sur la logistique urbaine commencent à se multiplier dans différentes agglomérations (La Rochelle, Toulouse, Monaco, etc.). Se développe alors un intérêt croissant pour ce que va être appelé la « logistique urbaine ». La loi Solidarité et Renouvellement Urbain, votée en décembre 2000, introduit les déplacements de marchandises dans les schémas de cohérence territoriale et élargit les compétences des PDU dans ce domaine.

Force est de constater que les efforts consentis par les acteurs publics se concentrent sur la problématique de la gestion des déplacements urbains de marchandises et de l'accueil des

activités liées à la livraison et à l'enlèvement des marchandises logistique urbaine. Pour exemple, la ville de Paris édite en 2013 une « *charte de logistique urbaine durable* ». Cette démarche a été initiée dès 2001 dans le cadre d'une concertation avec l'ensemble des acteurs professionnels et institutionnels qui a présidé à l'élaboration de la « *charte de bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises dans Paris* » signée le 28 juin 2006. Cette charte réunit 47 partenaires (chargeurs, expéditeurs et destinataires, acteurs des modes ferroviaire et fluvial, transporteurs livreurs, institutionnels, chambres consulaires) et est l'expression d'une volonté partagée de préserver l'activité commerciale de la ville tout en optimisant et modernisant le transport et les livraisons de marchandises afin d'en limiter les nuisances. Elle se veut opérationnelle et repose sur l'identification des structures et équipement (plate-forme logistique et équipement pour la desserte des quartiers) et des pratiques innovantes d'accompagnement (horaires décalés, optimisation des tournées). Les actions mises en œuvre dans le cadre de la Charte s'articulent aux prescriptions du SDRIF et du PDUIF, ainsi qu'aux orientations stratégiques de la Région et de la DRIEA (cf. Document d'orientations stratégiques pour le fret en Ile-de-France – horizon 2025). Cette expérimentation constitue une innovation en termes de gouvernance car elle croise la participation des acteurs institutionnels (communes, région, département) et des acteurs privés du secteur du transport de marchandises et de la logistique (Debrie, Heitz, 2017).

Au-delà de la focale urbaine, l'appréhension des problématiques territoriales de la logistique reste limitée. En outre, les cadres nationaux sont encore peu contraignants, voire inexistantes. Pourtant, certains pays voisins expérimentent des méthodes de planification de l'activité logistique. C'est le cas de l'Allemagne avec la mise en place des « villages de fret », qui consiste en un maillage du territoire par le biais de parcs logistiques, résultat d'une collaboration au niveau national entre les agences gouvernementales et les acteurs privés de la logistique. Ces parcs sont reliés au réseau de transport combiné et permettent de limiter la dispersion des implantations logistiques. En France, ces expérimentations ne sont pas inexistantes mais restent ponctuelles.

Néanmoins, à partir des années 2010, les pouvoirs publics locaux ainsi que les entreprises du secteur de la logistique s'intéressent de plus en plus à la question de la localisation des entrepôts et à la problématique du foncier disponible. Cet intérêt est sans doute renforcé par la loi du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transport des dispositions relatives à la logistique. Cette loi met à l'agenda politique la tenue d'une conférence nationale de la logistique rassemblant tous les acteurs et les gestionnaires d'équipements permettant de gérer les flux du secteur ainsi que des experts, « *afin d'effectuer un diagnostic de l'offre logistique française, de déterminer les besoins pour les années à venir et d'évaluer l'opportunité de mettre en œuvre un schéma directeur national de la logistique qui pourrait constituer une annexe au schéma national des infrastructures de transport, et ainsi d'identifier les priorités d'investissement et de service dans un plan d'action national pour la compétitivité logistique de la France* ». Cette loi met au cœur du processus « *les régions et les métropoles seraient invitées à définir et à mettre en œuvre sur leur territoire des plans d'action logistiques intégrés au plan d'action national* ».

La Loi NOTRe (Nouvelle organisation territoriale de la République n°2015-991 du 7 août 2015) renforce la compétence d'aménagement du territoire des Régions en les désignant chef de file et en leur confiant l'élaboration du schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDET). Ce schéma est intégrateur et se substitue aux schémas précédents (schéma régional d'aménagement de développement du territoire – SRADT, le schéma régional climat-air-énergie (SRCAE) ; schéma régional de cohérence écologique (SRCE) ; schéma régional de l'intermodalité (SRI) ; Schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT). Ce schéma fixe des objectifs et des règles dans plusieurs thématiques et notamment celle des infrastructures de transport, intermodalité et développement des transports de personnes et de marchandises.

Par ailleurs, la stratégie « France Logistique 2025 » menée par le gouvernement Valls, met également les Régions comme chefs de file des actions en matière de logistique dans les territoires.

Si la logistique est ainsi restée longtemps impensée par les politiques publiques, ceci est moins vrai depuis une dizaine d'années. Néanmoins, la problématique de la logistique en territoire a été prise en charge souvent sur la base de la volonté des acteurs locaux qui se sont appropriés, de façon non systématique et hétérogène, ses enjeux.

2 Le processus de territorialisation du développement logistique

La régulation des implantations logistiques sur le territoire par les acteurs institutionnels est guidée par deux objectifs. Le premier est celui du développement économique : les acteurs publics interviennent comme soutien au marché. Le second renvoie à la correction des défaillances du marché et la régulation des effets externes engendrés par les implantations logistiques et leur inscription spatiale. L'exercice de régulation est rendu difficile par la multiplicité des acteurs, la superposition des échelons de pouvoirs, par un certain flou juridique sur la répartition des compétences ainsi que par le manque de connaissance et d'intérêt de la part des acteurs publics locaux relatifs à la problématique logistique. Face à cette multiplicité d'acteurs du développement logistique, se superposent une pluralité d'objectifs et d'instruments guidant le développement logistique spatial (2.1). L'exemple de cinq démarches locales permet de mieux appréhender le processus de territorialisation du développement logistique (2.2). Un retour sur la conceptualisation de la notion de territorialisation permet de proposer une typologie des processus mis en œuvre dans les territoires (2.3).

2.1 Multiplicité des acteurs et pluralité des instruments de territorialisation du développement logistique

La fabrique des lieux logistiques est marquée par une multiplicité d'acteurs, publics comme privés, qui ont des logiques, des attentes et des contraintes différentes qu'il convient de prendre en compte. La figure 2 distingue, d'une part, les acteurs selon leur statut d'intervention (régulation, production, utilisation, offre de services de transport) et, d'autre part, selon leur niveau

d'intervention (directe – acteurs figurant dans le deuxième cercle - ou indirecte – acteurs figurant dans le troisième cercle).

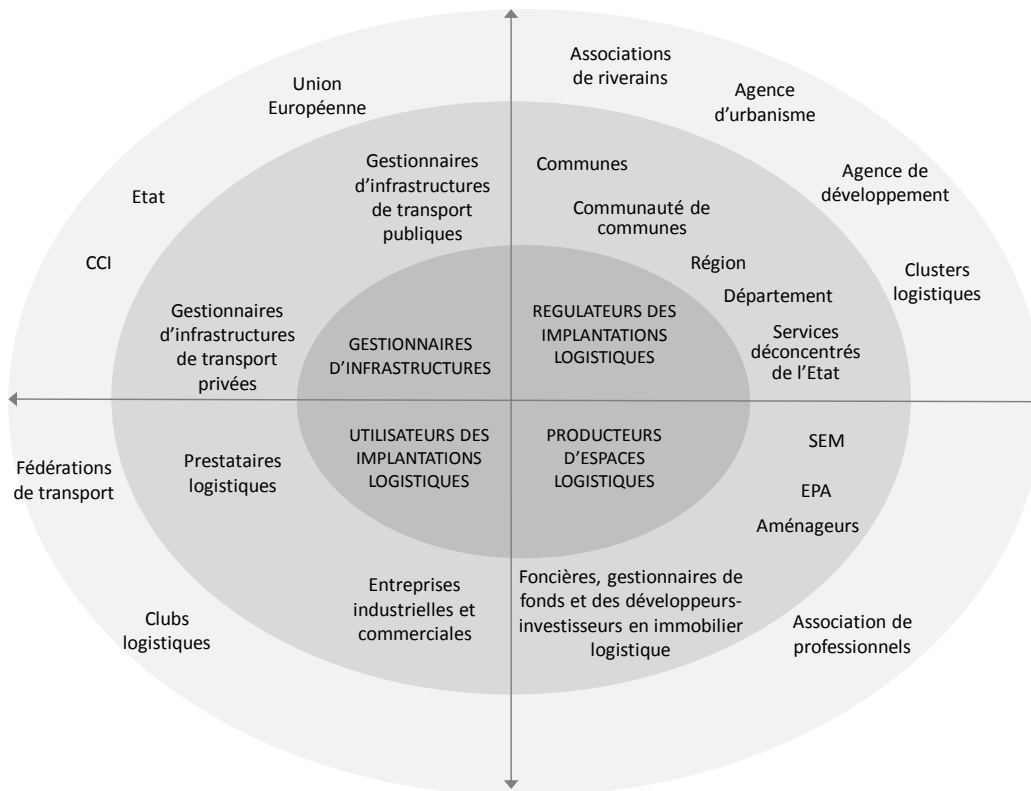


Figure 2 : Acteurs du développement logistique territorial

Deux types d'intervenants jouent un rôle majeur : les régulateurs des implantations logistiques et les producteurs d'espaces logistiques. Parmi les premiers, l'Etat intervient via le financement d'infrastructures nationales et peut mener une planification territoriale avec des outils de type Directive Territoriale d'Aménagement (DTA), Schéma National des Infrastructures et des Transports (SNIT). Avec la loi NOTRe, les Conseils Régionaux deviennent des acteurs incontournables de la gouvernance logistique territoriale au travers les SRADDET qu'ils doivent mettre en place. Les Conseils départementaux peuvent également intervenir dans le cadre d'initiatives portant sur le développement de zones d'activités en s'appuyant sur des sociétés d'économie mixte (SEM). Les communes et les intercommunalités ont un pouvoir important en matière d'implantation des plates-formes logistiques. Elles interviennent tant au niveau de la planification de l'aménagement du territoire sur la base des schémas directeurs, des Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT), des Plan de Déplacements Urbains (PDU), etc. qu'au niveau de l'urbanisme réglementaire *via* le Plan Local d'Urbanisme (PLU). Ce sont, les municipalités qui délivrent les permis de construire et les intercommunalités qui sont chargées d'aménager et gérer les zones d'activités. Au-delà, les collectivités territoriales peuvent avoir un rôle plus structurant sur l'aménagement logistique. Elles peuvent réserver du foncier afin de constituer et d'aménager

des zones dédiées aux implantations logistiques ou des parcs logistiques visant une meilleure maîtrise des nuisances générées par ce type d'activités et une rationalisation des dépenses en équipements et services publics. Néanmoins, les collectivités territoriales se confrontent à un manque d'outils coercitifs en matière d'aménagement des activités logistiques.

A ce cadre institutionnel, se superpose le rôle des acteurs privés de l'immobilier logistique tels que les investisseurs-promoteurs immobiliers. Ces acteurs sont, de plus en plus, de grandes firmes internationales spécialisées dans l'immobilier logistique qui prennent en charge la construction, l'investissement et la gestion immobilière des entrepôts à la place des chargeurs et les logisticiens (Hesse, 2004). L'industrie immobilière gagne alors « *un pouvoir d'allocation des espaces logistiques tant vis-à-vis des utilisateurs d'entrepôts que des collectivités locales et autres autorités en matière d'aménagement et d'urbanisme* » (Raimbault, 2014 : 240).

Face à cette multiplicité d'acteurs du développement logistique, les pratiques de territorialisation du développement logistique sont disparates selon les régions (Masson, 2013) allant d'une approche extrêmement concertée impliquant les collectivités territoriales, les chambres consulaires et les acteurs de la filière logistique et aboutissant à des schémas d'aménagement logistique, à des logiques opportunistes de court terme, jusqu'à l'absence de réflexion sur cette thématique traduisant un manque d'intérêt relatif à l'implantation de ces activités, porteuses pourtant d'enjeux tant économiques qu'environnementaux (Masson, 2015). La multiplicité et la variété des approches initiées par les territoires dans le champ du développement logistique rendent délicate toute tentative de classification. Cependant, plusieurs types d'instruments se distinguent : les outils d'aménagement et de planification, ceux d'animation des filières logistiques et de la promotion territoriale, ceux en matière de soutien aux acteurs de la logistique et ceux en matière de gouvernance (Cf. Figure 3).

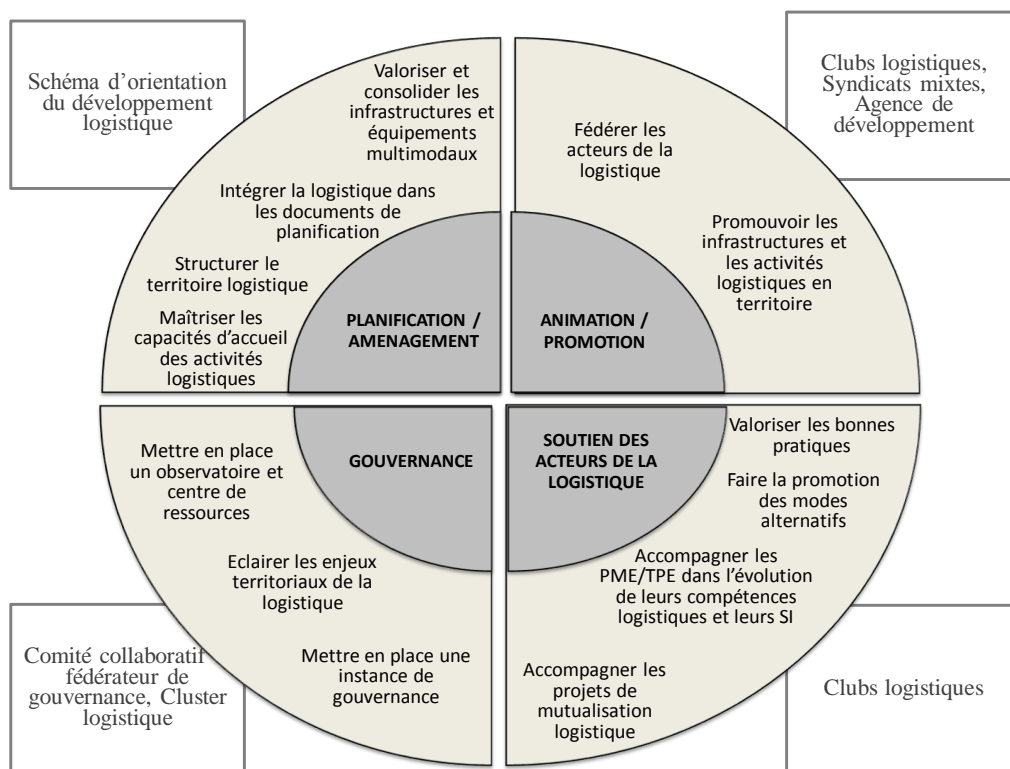


Figure 3 : Instruments de la territorialisation du développement logistique

2.2 Des exemples de démarches territoriales...

Pour mieux appréhender le processus de territorialisation du développement logistique, cinq démarches territoriales ont été analysées². Elles présentent des caractéristiques contrastées tant au niveau des territoires concernés que des éléments de la démarche de territorialisation (types d'acteurs mobilisés et degré de leur mobilisation, ancienneté de la démarche, objectifs de la démarche, nature de la démarche, etc.). Les cinq démarches retenues sont le *Schéma des plates-formes logistiques et des zones d'activités multimodales en Aquitaine* (CERTA, 2015), le *Plan régional d'actions logistiques de Bretagne* (Conseil Régional de Bretagne, 2013), le *Document d'orientations stratégiques pour le fret en Ile-de-France* (DRIEAlF, 2012), le *Schéma de cohérence logistique de la Région Urbaine de Lyon* (RUL, 2015) et le *Schéma stratégique Vallée de la Seine* (Délégation interministérielle au développement de la Vallée de la Seine, 2015). Les caractéristiques de ces démarches sont résumées dans le tableau 1.

² La stratégie suivie afin de faire émerger les enjeux et les modalités de la territorialisation du développement logistique consiste à exploiter cinq démarches locales. L'étude de ces cinq démarches repose sur une récolte documentaire (sites internet, documentations publiées, articles journaux, etc.) relative à l'ensemble des travaux ayant conduit à l'élaboration des démarches et sur l'examen approfondi des documents finalisés.

	Schéma des plates-formes logistiques en Aquitaine	Plan d'actions logistiques Bretagne	Schéma de cohérence logistique RUL	Documentation d'orientation stratégique pour le fret en Ile-de-France	Schéma stratégique Vallée de la Seine
Date d'élaboration	2015	2013	2015	2012	2015
Horizon	20 ans	3 ans	20 ans	13 ans	15 ans
Affirmation du rôle de la logistique dans le développement local	●	●	●	●	●
Processus d'élaboration participatif et collaboratif	●	●	●	●	●
Mise en place d'une instance de gouvernance	●	●	●	●	●
Affirmation du rôle d'une acculturation commune aux enjeux de la logistique / Mise en place d'un centre de ressources et d'études	●		●	●	●
Implication de l'Etat	●			●	●
Implication des collectivités locales	●	●	●	●	●
Importance de la représentation du volet « Aménagement / Planification »	●		●	●	●
Importance de la représentation du volet « Gouvernance »	●	●	●	●	●
Importance de la représentation du volet « Animation / Promotion »	●	●	●	●	●
Importance de la représentation du volet « Soutien de la performance des entreprises »	●	●	●	●	●
Inscription dans une démarche globale de développement durable	●		●	●	●

Source : analyse réalisée à partir des documents de publication des démarches.

Tableau 1. Synopsis des caractéristiques des démarches de territorialisation des cinq cas étudiés

Le *Schéma de cohérence logistique* a été initié en 1997 par la Région Urbaine de Lyon (RUL³) et révisé une première fois en 2006 puis en 2015. Il a fait l'objet d'une large consultation auprès des collectivités territoriales de la RUL, des syndicats en charge des SCoT, des représentants des acteurs du transport et de la logistique, des industriels, distributeurs, professionnels de l'immobilier, gestionnaires de zones d'activités, des chambres de commerces, etc. Des rencontres territoriales ont été organisées ainsi que des contributions thématiques ciblées, des travaux sous forme de séminaires d'échanges, d'interviews, de tables-rondes, rendez-vous d'experts, et voyages d'études pour produire des éléments d'étude et de diagnostic. Les recommandations issues de la concertation forment un cadre de référence commun, sans portée réglementaire, validé par les présidents des collectivités partenaires et sont l'expression d'une volonté partagée et d'une recherche de cohérence. La mise en œuvre des recommandations relève des compétences propres à chacune des collectivités membre du périmètre institutionnel. Un travail important d'état des lieux et de diagnostic logistique territorial a été mené à chaque révision du schéma prenant en considération l'évolution de la fonction logistique et son déploiement sur le territoire. Neuf grandes orientations ont été adoptées pour le schéma 2015 : i) Prendre la mesure de l'enjeu de la performance intermodale du territoire ; ii) Penser l'avenir de la fonction logistique lyonnaise à l'échelle des entrées maritimes, et en particulier de la dynamique de l'arrière-pays marseillais ; iii) Affirmer une politique d'accueil des activités logistiques combinée à une gestion économe du foncier : ce volet est le plus développé du schéma ; iv) Adapter et accompagner la distribution des marchandises en milieu urbain ; v) Agir pour améliorer l'attractivité des métiers de la logistique ; vi) Améliorer l'insertion des sites et l'acceptabilité de la fonction logistique ; vii) Conforter le dispositif de concertation et d'accompagnement de la performance logistique dans le territoire ; viii) Créer une instance de concertation pérenne dédiée à l'intermodalité pour la région lyonnaise ; ix) Suivre et valoriser l'attractivité logistique du pôle lyonnaise.

Le *Schéma des plates-formes logistiques et zones d'activités multimodales en Aquitaine* a été élaboré à l'initiative du Conseil régional d'Aquitaine et de l'Etat et confié à la Cellule Economique Régionale des Transports d'Aquitaine (CERTA⁴). Il s'inscrit dans le prolongement du Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT) de la région Aquitaine. La Communauté urbaine de Bordeaux a contribué financièrement à la réalisation de schéma dans le prolongement des conclusions du Grenelle des mobilités de la métropole bordelaise actant la nécessité d'avoir une vision stratégique partagée en matière industrielle et logistique. L'objectif de ce schéma était d'aboutir à un plan opérationnel efficient et pragmatique. La méthodologie d'élaboration a laissé une place majeure à la concertation des acteurs aquitains. Plus de 130 acteurs ont participé à la

³ association loi 1901 créée en 1980 réunissant les grandes collectivités locales de la région et ayant pour mission d'animer la concertation entre ces collectivités et d'élaborer des stratégies et projet à l'échelle de son territoire. Elle a cessé ses activités le 1er avril 2015 suite à la création de la Métropole de Lyon (loi MAPAM)

⁴ La CERTA est une association créée en 1992 qui réunit les acteurs aquitains du transport et de la logistique en Aquitaine tels que l'Etat, le conseil régional, les fédérations professionnelles du transport, les ports de commerce, les chambres de commerce et d'industrie, le conseil économique et social environnemental, SNCF Mobilité et SNCF Réseau, l'Union Maritime et Portuaire de Bordeaux, l'Ademe, etc

consultation (chargeurs industriels et de la grande distribution, transporteurs, opérateurs, commissionnaires de transport, logisticiens, fédérations professionnelles, mais aussi partenaires consulaires, collectivités territoriales et représentants de l'État). Cette consultation s'est appuyée sur des ateliers thématiques participatifs ainsi que des rencontres sur les territoires. Ce schéma intègre un plan d'opérations qui présente les grandes lignes stratégiques de l'organisation logistique du territoire, structuré autour de 3 axes clefs permettant de situer le niveau d'intervention : aménagement, gestion et animation, gouvernance. Ces axes sont la clef d'entrée de 7 opérations inscrites dans ce schéma : i) Structurer le hub aquitain en organisant et maillant les différents pôles logistiques ; ii) Préserver, valoriser et développer les infrastructures multimodales ; iii) Organiser l'accessibilité urbaine et la distribution des marchandises et matériaux pour les agglomérations ; iv) Développer les pratiques de mutualisation ; v) Fédérer les acteurs de la chaîne logistique et renforcer le bassin de compétences régionales ; vi) Eclairer les enjeux régionaux de la logistique et du report modal ; vii) Assurer les prises de décisions adaptées aux enjeux. Chacune de ces opérations est traduite en moyens d'actions envisagés qui ont vocation à être déclinés à l'échelle de chacun des sous-espaces aquitains, à l'interface public/privé.

Le *Document d'orientations stratégiques pour le fret en Ile-de-France* a été initié par le préfet de la région Île-de-France et confié à la Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île-de-France (DRIEA IDF). La méthodologie d'élaboration s'est reposée sur une démarche participative des acteurs du transport : collectivités, gestionnaires de réseaux, professionnels. Trois orientations stratégiques ont été définies se déclinant à plusieurs échelles, à la fois interrégionales et locales englobant le champ des transports mais également celui de l'aménagement, de l'environnement et du développement économique : i) Assurer un développement cohérent de la logistique aux différentes échelles du territoire ; ii) Développer la complémentarité entre les modes et favoriser le report modal ; iii) Favoriser un transport routier plus productif, respectueux de l'environnement et en améliorer la sécurité. L'État doit s'assurer que ces orientations stratégiques soient bien prises en compte dans les politiques publiques développées au niveau régional et aux différentes échelles du territoire, en particulier à l'occasion de l'élaboration du Schéma directeur régional d'Île-de-France, du Schéma régional climat air énergie et des plans climat énergie territorial, le Plan des déplacements urbains d'Île-de-France, le Plan régional d'agriculture durable qui sont des documents structurants à l'horizon du projet Grand Paris. À partir des leviers que possède l'État et ses établissements publics, un programme de 9 actions a été établi selon 3 axes (actions structurantes, actions thématiques régionales, actions spécifiques locales).

La méthodologie de l'élaboration du *Plan régional d'actions logistiques* a reposé sur une démarche de co-construction avec l'ensemble des professionnels de la chaîne logistique. Ce plan a pour objectif d'améliorer la performance des process logistiques et des transports de marchandises afin de rendre plus compétitives les entreprises du territoire. La Région s'est placée dans une approche résolument opérationnelle et de court terme. Les actions qui composent ce plan ont vocation à constituer une référence commune aux différents acteurs en Bretagne. Ce plan d'action s'articule

en 3 orientations clefs déclinées en 18 actions : i) Développement de nouvelles offres de transport multimodales ; ii) Accompagnement de la transformation de la chaîne logistique des entreprises (assistance aux entreprises sur les démarches de mutualisation ; accompagnement des PME/TPE industrielles dans l'évolution de leurs compétences en supply chain (soutien financier des actions collectives ou intervention dans l'entreprise en appui du dirigeant) et dans l'évolution de leurs systèmes d'information (SI) dans le cadre du pilotage de leur supply chain, etc.); iii) Structuration de la logistique multimodale en Bretagne (structuration des pôles logistique bretons ; encadrement du développement de pôles multimodaux logistiques, etc.).

Le Schéma stratégique Vallée de la Seine s'inscrit dans l'identification par le gouvernement du développement du territoire de la vallée de la Seine comme un enjeu d'intérêt national (décret du 22 avril 2013). Il a été élaboré par l'État (Délégation interministérielle pour le développement de la Vallée de la Seine) et les Régions Basse-Normandie, Haute-Normandie et Île-de-France, réunis au sein d'un comité directeur. Le projet a été initié par villes et agglomérations du Havre, de Paris et de Rouen auxquelles se sont rapidement associés l'agglomération de Caen et le territoire de la Seine-Aval en Île-de-France. L'objectif est « développer et aménager la Vallée de la Seine, afin d'ouvrir davantage la « ville-monde » de Paris vers la mer ». La démarche d'élaboration a été volontairement partenariale. La gouvernance est au cœur du projet. Le schéma stratégique « s'affirme comme un outil de cohérence d'ensemble des initiatives interrégionales, régionales et locales et non comme une fusion artificielle dans un espace indifférencié ». La mise en œuvre opérationnelle des orientations du Schéma stratégique est portée par un Contrat de plan interrégional État-Régions (CPIER) signé le 25 juin 2015 et qui couvre la période 2015-2020. Le CPIER « Vallée de la Seine » développe une stratégie d'ensemble articulée autour de trois axes principaux : i) Gestion de l'espace et développement durable ; ii) Maîtrise des flux, des déplacements et réseaux ; iii) Filières et développement économique. La logistique occupe une place majeure dans le projet de construction du territoire de la Vallée de la Seine et est transversale aux trois axes structurants. En effet, la logistique est désignée comme « un des piliers économiques de la Vallée de la Seine ». « *La logistique apparaît en retour comme un gage de réussite pour mettre en place un modèle de développement renouvelé, durable, basé sur la production et les échanges, qui tient compte des impératifs environnementaux et des nouveaux modes de vie et de consommation des habitants* ». Les grandes orientations du schéma se déclinent en une série d'actions ciblées. Le pilotage du projet est très poussé et porté par 3 instances : i) En interne à l'État, une articulation entre un délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine, placé auprès du Premier ministre et un préfet coordonnateur. ; ii) Entre État et régions, une coresponsabilité équilibrée, le comité directeur de la vallée de la Seine unissant État et régions pour piloter le contrat de plan État-régions interrégional ; iii) Une association large des autres partenaires, collectivités locales, départements et agglomérations, milieux socio-économiques, qui assure l'enrichissement des réflexions et débats et démultiplie les points d'appui pour les actions à conduire.

2.3 ... éclairées par le concept de territorialisation

Le concept de territorialisation, largement mobilisé par les acteurs publics locaux, n'est pas encore totalement stabilisé et fait l'objet de différentes appréhensions. En nous appuyant sur une littérature abondante sur le concept, nous proposons de clarifier le concept et d'identifier plusieurs processus de territorialisation (2.3.1). Cette clarification nous permet de mettre en évidence différents processus de territorialisation du développement logistique sur la base des cinq démarches locales (2.3.2).

2.3.1 Retour sur le concept de territorialisation

Depuis plus de vingt ans, le concept de territorialisation nourrit une littérature abondante en lien avec celui de territoire aussi bien en géographie (Di Méo et Buléon, 2005 ; Vanier, 2009) qu'en science politique (Faure, 2004 ; Faure et Négrier, 2007) et a connu une diffusion dans l'ensemble des sciences sociales. Si le concept de territorialisation reste relativement flou et est traversé de plusieurs significations complémentaires, il renvoie largement à la prise en compte du local. Ce concept évoque « *la montée en puissance des 'acteurs locaux' ou la valorisation de la "proximité"* » (Douillet, 2003, p. 586). La territorialisation peut être définie, en première instance, comme une approche de l'action publique qui met l'accent sur les spécificités de chaque territoire.

L'ensemble des travaux sur la territorialisation met en avant plusieurs invariants que l'on retrouve dans les démarches précédemment décrites. Le premier est une vision partagée par un ensemble d'acteurs qui fait, qu'à un moment donné, ils se rencontrent et discutent pour établir une réponse collective. C'est donc à partir de cet accord commun que débute le processus de territorialisation. Un des principes forts, commun aux cinq démarches territoriales, est la place centrale accordée à la logistique dans l'économie locale. La logistique est communément considérée comme un facteur de compétitivité des entreprises et d'attractivité territoriale. Au-delà, la régulation de la logistique en territoire répond à des enjeux de développement durable (cas du Schéma des plateformes logistiques et des zones d'activités multimodales en Aquitaine). Dans certains cas, il s'agit davantage d'une position défensive, de volonté de maîtriser les coûts de la logistique afin de rester compétitif (cas du Plan régional d'actions logistiques).

Le deuxième invariant est que la territorialisation repose sur des pratiques partenariales et sur l'affirmation du besoin de concertation et de coordination des acteurs sur le territoire. Dans le cas du Schéma stratégique de la Vallée de la Seine, la coordination donne l'essence même du schéma. Cette affirmation de l'importance de la coordination des acteurs se traduit, d'une part, dans le mode d'élaboration des démarches et, d'autre part, dans les préconisations de ces schémas. Les cinq démarches territoriales reposent sur des modalités d'élaboration basées sur la concertation des acteurs. Il s'agit de partir des besoins exprimés par le territoire pour construire des projets logistiques structurants. Les schémas sont élaborés en co-construction avec les partenaires économiques du territoire (chargeurs industriels et de la grande distribution, gestionnaire de réseau, prestataires de transport et de logistique), les collectivités territoriales et les chambres

consulaires, via des démarches participatives. Il est affirmé que « c'est la synergie entre les différents acteurs, mobilisés autour d'un projet commun, ainsi que la multiplicité et la diversité des acteurs, menées en réponse à des objectifs partagés, qui inscrivent le transport de marchandises dans une démarche de développement durable au niveau régional » (DREIAIF, 2012). Par ailleurs, la concertation est souvent menée à plusieurs échelles : à l'échelle régionale afin d'avoir une vision globale des enjeux logistiques et à l'échelle locale afin de prendre en compte les problématiques foncières, d'aménagement et d'urbanisme ainsi que celles de la gestion du dernier kilomètre. La concertation est mise en œuvre par des ateliers participatifs, des séminaires d'échanges et des tables rondes. Les préconisations de ces démarches convergent vers la nécessité de définir et mettre en place une gouvernance territoriale de la logistique. En revanche, si ce principe est largement affirmé « la réussite de ce schéma est conditionnée à la mise en œuvre d'une gouvernance affirmée et assumée » (CERTA, 2015), les contours de sa mise en œuvre restent flous. Il s'agit de mettre en place une « structure collaborative et collégiale » favorisant la mise en réseau des acteurs et fédérant les structures existantes, une instance de « concertation pérenne ».

Au-delà de ces invariants, la territorialisation renvoie principalement à trois types d'acceptations et travaux. Les premières concernent l'analyse de l'adaptation des politiques publiques et des projets d'aménagement aux réalités et aux enjeux spécifiques du territoire dans lequel ils s'appliquent. On parle alors de territorialisation des politiques publiques. Elle correspond à la reconnaissance de la diversité socio-économique des territoires, « *reconnait la singularité des territoires, mais également elle produit un principe d'accommodation des politiques aux spécificités du local* » (Jaillet, 2009, p. 117). Les autorités publiques centrales deviennent sensibles à la spécificité des milieux et permettent la participation des acteurs territoriaux à la formulation ou l'implantation des politiques publiques (Chiasson, 2012). Cette modalité de territorialisation recouvre ce que Béhar (2000) qualifie de politiques territorialisées. La territorialisation des politiques publiques implique le passage d'une politique uniforme par laquelle les mêmes règles sont applicables sur l'ensemble du territoire de compétences à une politique adaptée aux spécificités des espaces identifiés. Il peut s'agir de déclinaisons contractualisées et négociées des règles et des normes nationales en fonction des contingences locales. La territorialisation est alors associée à un changement d'échelle, du national vers le local. Les processus de territorialisation peuvent être assimilés à des processus d'ancrage des politiques publiques dans la proximité (Melé, 2009). Ils relèvent toutefois de processus descendants.

La deuxième approche de la territorialisation est différente de par ses dispositifs et ses échelles de régulation. Elle renvoie aux travaux qui analysent les actions et les dispositifs mis en œuvre par les acteurs territoriaux afin de construire une logique de projet de territoire. Elle met en exergue la composition du jeu d'acteurs dans une logique de projet. Cette approche a été notamment développée par la littérature géographique anglo-saxonne (Sack, 1986). La *territorialization* renvoie alors à la compréhension de la constitution du jeu d'acteurs en un lieu donné pour le faire entrer dans une logique de projet. En ce sens, le territoire est confronté à une série d'opportunités

et de menaces qui guident ses choix de développement, convoquent le capital social et l'intelligence collective des acteurs (Woessner, 2010). La territorialisation sackienne (Sack, 1986) est définie comme un moyen par lequel des individus ou des groupes construisent et maintiennent des organisations spatiales en tant que systèmes locaux de régulation. La territorialisation est alors être comprise comme le processus de construction du territoire par lequel un groupe composite d'acteurs « situés » utilise un espace physique pour résoudre un problème productif à un moment donné en élaborant des ressources spécifiques qui lui confèrent un avantage par rapport à l'extérieur du territoire ainsi construit (Pecqueur, 2002). Elle s'assimile au processus de création de systèmes autonomes d'actions collectives, chacun doté de son propre mode de gouvernance en fonction de valeurs et de comportements localisés (Dubresson et Jaglin, 2005). La territorialisation « *c'est l'ensemble des actions, des techniques et des dispositifs d'action et d'informations qui façonnent la nature ou le sens d'un environnement matériel pour le conformer à un projet territorial* » (Debardieux, 2009, p. 29). Elle participe davantage à un processus ascendant. Pour Woessner (2010), la territorialisation est un processus endogène d'organisation du territoire à travers une phase d'idéation c'est-à-dire de naissance et de mise en forme des idées. Elle peut se faire soit par intuition c'est-à-dire par « bricolage » au sens donné par Lévi-Strauss (1962). Dans ce cas, les moyens et modalités de la territorialisation sont utilisés de manière aléatoire et empirique en conservant à l'usage ce qui semble fonctionner et en mettant en place des coopérations informelles de proximité. Elle peut également reposer sur le déploiement formel d'une communauté de travail dans le but de définir un projet territorial. Cette communauté est structurée par une autorité procédurale, « *c'est-à-dire un ensemble de règles ou de codes de conduite définissant les objectifs de la communauté et les moyens à mettre en œuvre pour les atteindre et régissant les comportements collectifs au sein de la communauté* » (Cohendet et Diani, 2003, p. 705). Cette modalité de territorialisation peut, en outre, s'assimiler à ce que Faure et Douillet (2005) qualifient de politiques territoriales, c'est-à-dire les politiques publiques qu'énoncent eux-mêmes les acteurs territoriaux. Nous qualifierons ce processus de *territorialisation ascendante*.

Enfin, la notion de territorialisation peut parfois renvoyer à un processus de création de territoires fondé sur un sentiment d'appartenance territoriale commune (Libourel, 2015). La territorialisation consiste alors en une appropriation qui peut être juridique et économique (la propriété) ou symbolique (le sentiment d'appartenance, de connivence). Dans cette perspective, le projet, porté par une coordination organisée des acteurs territoriaux, produit le territoire, l'organise. Cette approche s'accompagne d'une recomposition des territoires de l'action publique au nom du territoire de projet. Cette approche concerne notamment les projets de territoire s'appuyant sur des corridors de transport tel que le corridor méditerranée qui s'ancre sur le réseau de la grande vitesse ferroviaire (Libourel, 2015) ou encore celui de la Vallée de la Seine qui se constitue autour de la ressource fleuve.

2.3.2 Une typologie des formes de territorialisation du développement logistique

En l'absence de politique nationale de planification de la logistique clairement définie et d'outils identifiés, les processus de territorialisation du développement logistique ne correspondent pas à la première acceptation de la territorialisation. La plupart des démarches locales examinées relèvent de processus de territorialisation ascendants. Le cas du *Schéma stratégique Vallée de la Seine* est particulier et mobilise un processus de territorialisation de la logistique comme instrument de création d'un territoire (cf. Tableau 2).

Type de processus de territorialisation	Démarches locales
<i>Territorialisation des politiques publiques</i>	-
<i>Territorialisation ascendante</i>	Plan d'actions logistiques Bretagne Schéma de cohérence logistique de la RUL Schéma des plates-formes logistiques d'Aquitaine Le Schéma des plates-formes logistiques d'Aquitaine
<i>Territorialisation comme instrument de création d'un territoire</i>	Schéma stratégique Vallée de la Seine

Tableau 2. Types de processus de territorialisation du développement logistique

L'ensemble des démarches se caractérise par un principe fort d'endogénéité de la démarche de planification. Ce sont les acteurs locaux qui se sont saisis des enjeux du développement logistique et ont mobilisé des actions. Cela procède d'innovations territoriales (Masson, 2017).

Néanmoins, au-delà de principe commun, les objectifs de la territorialisation du développement logistique et sa mise en œuvre sont différenciés selon les démarches locales.

Le Plan d'actions logistiques Bretagne a un horizon temporel de court terme et se décline comme un programme opérationnel d'assistance et de soutien aux entreprises du secteur. Initié par le Conseil régional de Bretagne, il n'implique pas l'Etat et mobilise principalement des acteurs privés du secteur (chargeurs et transporteurs), les représentants des CCI et de la grande distribution (Conseil régional de Bretagne, 2013). Ses actions, tournées essentiellement sur le volet du soutien à la performance, s'inscrivent peu dans une démarche de développement durable. Il s'agit ainsi d'une démarche pilotée par la puissance publique s'inscrivant dans un horizon de court terme au service de la performance des entreprises.

Le Schéma de cohérence logistique de la RUL (2015) s'abstrait de l'Etat, mais mobilise très fortement les collectivités locales en partenariat avec les acteurs privés. Le Schéma des plates-formes logistiques d'Aquitaine (2015) s'inscrit dans une démarche partenariale entre la DREAL et le Conseil régionale d'Aquitaine. Ces deux schémas ont pour objectif de définir une vision stratégique en matière logistique et transport multimodal, vision dans laquelle la coordination des

acteurs est prégnante. De même, alors que le Document d'orientation stratégique pour le fret en Ile-de-France est piloté par l'Etat, via la préfecture de région, la collaboration entre les acteurs se trouve au cœur de la stratégie. Les collectivités territoriales sont très fortement mobilisées. Il s'agit, dans les trois cas, de construire une vision commune du territoire, une vision partagée des objectifs, dans une perspective de développement durable.

Le Schéma stratégique Vallée de la Seine s'inscrit dans une démarche qui vise la création d'un territoire. La territorialisation du développement logistique devient alors structurante dans la définition du territoire de la Vallée de la Seine et son appropriation par les acteurs.

L'intensité de l'intégration d'acteurs, de différentes natures et finalités, associée à des échelles institutionnelles différentes, est variable en fonction des démarches territoriales considérées. Ainsi, la territorialisation du développement logistique est une démarche graduelle allant d'une politique de soutien aux entreprises du secteur à une conception plus globale et endogène, s'apparentant au développement territorial. On peut considérer que le périmètre et les actions de la territorialisation du développement logistique fluctuent en fonction du processus d'appropriation de la problématique par les acteurs.

Au total, il semble se dessiner plusieurs profils de démarches de territorialisation du développement logistique : une territorialisation guidée par la volonté d'affirmer une position territoriale fondée sur des actions de court terme au service de la performance des entreprises privées (Plan d'actions logistiques Bretagne) ; une territorialisation collaborative public-privé au service des territoires (Schéma de cohérence logistique de la RUL, Schéma des plates-formes logistiques d'Aquitaine, Documentation d'orientation stratégique pour le fret en Ile-de-France). Ces dernières démarches s'inscrivent dans une perspective plus globale et de long terme et donnent une forte place à l'organisation spatiale de la logistique. Enfin, une territorialisation de la logistique porteuse de la production d'un territoire (Schéma stratégique Vallée de la Seine).

Pour finir, les démarches de territorialisation du développement logistique sont caractérisées par un processus d'adaptation pragmatique de l'action publique exprimant une exigence de proximité de l'action aux demandes sociales (Béhar, 2000). Même si elles procèdent par tâtonnement et expérimentation, ces démarches vont au-delà d'une « territorialisation par intuition » (Woessner, 2010). Elles sont formalisées et mettent en œuvre une communauté de travail et définissent un projet de territoire. Elles sont guidées par des « chefs de file » de nature différente selon les territoires (Conseil régional, Etat, association de collectivités territoriales) qui cherche à créer et à partager des connaissances, fédérer les idées et les actions.

3 L'insuffisance du processus malgré une mise à l'agenda politique

Les cinq démarches présentées ci-avant fortement abouties et exemplaires restent des expériences singulières dans le cadre français et sont relativement isolées et peu généralisées. Dans les territoires, on déplore souvent la faible perception de la logistique dans son rôle économique majeur. Par voie de conséquence, cela ne pousse pas les élus à se préoccuper

prioritairement de ce sujet. Une autre limite de la territorialisation du développement logistique est l'absence de pouvoirs prescriptifs de la plupart des documents d'urbanisme dans la prise en considération des activités logistiques. Enfin, le manque d'un cadre de référence est un élément limitatif de la généralisation des démarches. Encore trop souvent, les territoires ne se sont pas saisis de la question de la logistique, ou l'ont fait de manière non formalisée ou dispersée c'est-à-dire sans vision globale et cohérente à une échelle géographique pertinente. Ainsi, la territorialisation du développement logistique reste aujourd'hui encore trop restreinte à quelques expériences et non systématisée alors que les enjeux politiques de la logistique sont prégnants. Pourtant, la logistique est progressivement mise à l'agenda politique aux différentes échelles de l'action publique. L'élaboration de la stratégie nationale « France Logistique 2025 » en est un témoignage fort (3.1.) et peut être un outil d'institutionnalisation de la territorialisation du développement logistique. Néanmoins, le processus reste inachevé et doit reposer sur quelques principes fondamentaux pour sa réussite (3.2).

3.1 L'affirmation de la question territoriale de la logistique par la « stratégie logistique 2025 »

Le processus de territorialisation logistique repose sur une approche pragmatique de l'action publique exprimant une exigence de proximité de l'action aux demandes sociales (Béhar, 2000). Cependant, au regard de son caractère non systématique et hétérogène, le processus de territorialisation logistique reste limité. Aussi, il existe un enjeu pour l'Etat, porteur de l'intérêt général, de se décoller du territoire et de trouver la « bonne distance » (Jaillet, 2009) afin de promouvoir un projet s'inscrivant dans un cadre normatif général (territorialisation normative) afin d'atteindre un objectif de cohésion territoriale.

En 2013, l'Etat français inscrit dans la loi du 28 mai portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transport des dispositions relatives à la logistique programmant l'organisation d'une conférence nationale sur la logistique. La première pierre d'un processus tant attendu est posée. Trois ans plus tard, les premiers éléments d'une stratégie nationale pour la logistique « France logistique 2025 » sont annoncés. Cette stratégie a pour objectif de faire de la France une « plate-forme logistique d'exportation mondiale ». A travers cette stratégie, l'Etat est porteur d'un objectif d'intérêt général qui consiste à améliorer la performance économique du secteur de la logistique, d'assurer la transition énergétique pour la croissance verte en matière de transport et d'élever les objectifs sociaux en matière d'emplois. La démarche d'élaboration de la stratégie nationale s'inscrit dans une volonté forte de concertation et de co-construction avec l'ensemble des forces vives de la logistique. La définition de la stratégie nationale s'est élaborée sur la base d'une large consultation adressée à tous les acteurs concernés par la logistique et la *supply chain*. Plus de 500 acteurs se sont exprimées : chargeurs, transporteurs, organisations professionnelles, promoteurs de l'immobilier d'entreprises, collectivités territoriales, chercheurs et organismes de formation. En parallèle, des événements territoriaux sur la logistique ont été organisés. Cependant, les territoires se sont mobilisés de façon différenciée. Si les régions

Aquitaine, Bretagne, Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Haute-Normandie et Ile-de-France ont fortement investi la question de la logistique, d'autres sont soit restées sur une approche traditionnelle en ciblant la prospective sur les infrastructures et les équipements de transport, soit restées étrangères à la démarche. Certaines démarches locales ont fortement nourri les réflexions de la stratégie nationale, selon un processus ascendant.

La stratégie nationale est déclinée en cinq axes. Trois de ces axes intègrent les problématiques de territorialisation du développement logistique (Dossier de presse, France logistique 2025). L'axe « faire de la plateforme logistique France une référence mondiale en encourageant la dynamique logistique sur tout le territoire » met en avant la nécessité de promouvoir les atouts de l'offre logistique du territoire français. Cette promotion passe par l'affirmation forte que la logistique est une fonction transverse de l'économie, indispensable à sa compétitivité. L'axe « développer le capital humain et faciliter la lisibilité de l'organisation logistique » vise, entre autres, à favoriser l'intégration de la logistique dans les différentes échelles du territoire. L'Etat considère que la loi NOTRe, en accordant plus de marges de manœuvre aux régions dans la conception de leurs plans de développement autour, permet l'intégration de la dimension logistique dans la conception des schémas régionaux. En outre, l'Etat souhaite promouvoir le développement de chartes locales en faveur de la logistique urbaine durable en déclinant le cadre national. Cependant, le caractère non coercitif de l'intégration des problématiques logistiques dans les schémas de planification risque de faire perdurer la situation actuelle caractérisée par une forte implication de certaines régions à côté d'un manque de concernement pour d'autres. L'axe « instaurer et animer une gouvernance intégrée de la logistique » est porté par la volonté de porter « un dialogue régulier, dans la durée, avec tous les acteurs ». Cette gouvernance intégrée, envisagée comme souple et opérationnelle, repose sur quatre éléments. Premièrement, l'Etat fait la proposition aux acteurs de la logistique de la mise en place d'un comité de filière logistique afin de favoriser la mise en réseau des acteurs économiques de la logistique. Deuxièmement, l'Etat instaure un Haut conseil de la logistique constitué des représentants de l'Etat, du Parlement, des exécutifs territoriaux et des acteurs socio-économiques en charge du suivi de la mise en œuvre de la stratégie nationale. Troisièmement, l'Etat souhaite inciter au dialogue les acteurs des branches concernées par la logistique dans l'objectif de développer les emplois et les compétences et pour améliorer la coordination des actions. Enfin, l'Etat souhaite mettre en place des outils d'observation de la logistique afin d'avoir une vision globale des enjeux.

3.2 L'accompagnement d'une territorialisation ascendante et ses conditions de réussite

La démarche nationale de stratégie logistique reconnaît l'importance de la diversité des acteurs et la singularité des territoires en proposant une gouvernance souple fondée sur les initiatives des acteurs. Elle produit un principe d'accommodation aux spécificités du local (Jaillet, 2009). Cette stratégie traduit la recherche d'une proximité aux acteurs et territoires. Elle a pour intérêt de souligner l'importance de la logistique dans l'économie des territoires et propose des instances de

gouvernance. Elle s'inscrit dans une démarche de territorialisation plus normative, ayant l'objectif de proposer un cadre de référence aux acteurs territoriaux. S'il convient de souligner l'intérêt majeur de cette stratégie en termes d'inscription de la logistique dans l'agenda politique national et d'institutionnalisation de la démarche, on doit s'accorder à constater que la stratégie reste inachevée et suscite des déceptions (Livolsi et Fabbe-Coste, 2016). Certains regrettent l'absence de vision claire de la finalité de cette stratégie, de son projet (Livolsi et Camman et, 2017). Une des difficultés réside dans le flou relatif du partage des compétences entre l'Etat et les Régions en termes de logistique. Un des enjeux majeurs pour l'Etat est d'impulser un processus de territorialisation du développement logistique généralisé. Or, sur la question de l'aménagement du territoire, les orientations de la stratégie nationale restent fortement imprécises. S'il existe une incitation à intégrer le volet logistique dans les schémas directeurs régionaux ou d'autres documents de planification, force est de constater qu'en l'absence d'instructions coercitives ou du moins d'un véritable accompagnement, un certain nombre de régions restent étrangères à cette démarche. Pour exemple, lors d'un entretien (28 avril 2017), la Responsable de la Direction Transport et Mobilités de la Région Occitanie nous révélait sa méconnaissance de l'existence de la « stratégie logistique 2025 » et s'étonnait de n'avoir pas été informé par les services déconcentrés de l'Etat en Région. Par ailleurs, elle reconnaît l'incapacité des services de la Région à se saisir de cette problématique et le besoin primordial de développer un savoir sur le sujet.

Néanmoins, le Ministère de l'Energie, de l'Environnement et de la Mer a publié en janvier 2017 un document-cadre détaillant les principales mesures identifiées pour le développement de la logistique (Conférence nationale sur la logistique, 2017). Ce document se présente comme « une base sur laquelle les acteurs concernés, à tous les niveaux, par les enjeux de la logistique peuvent s'appuyer pour définir, renforcer, approfondir ou orienter leurs actions ». Il permet de dépasser certaines limites adressées précédemment mais la multitude des objectifs exposés dans ce document, plus de 240, sans hiérarchisation et programmation laisse à penser que le travail n'est pas encore totalement abouti. Quelques propositions nous semblent importantes à souligner. Les premières concernent des actions de territorialisation en lien avec les milieux professionnels : renforcer la coordination et le développement des clusters et clubs en logistique ; labelliser les événements et initiatives « France Logistique 2025 » lorsque ceux-ci sont en lien avec la stratégie nationale. En effet, un des enseignements des démarches locales exposées précédemment montre le rôle essentiel de l'implication des acteurs de la logistique via des organisations garantissant leur coordination et leur visibilité. D'autres concernent les enjeux majeurs en termes de maîtrise du foncier logistique : valoriser les réserves foncières à vocation logistique ; assurer la maîtrise du foncier par les collectivités locales ou par un établissement public. Néanmoins, ces objectifs louables ne s'accompagnent pas véritablement d'outils opérationnels d'accompagnement de ces actions. D'autres orientations concernent la prise en compte des enjeux logistiques à l'échelle régionale dans la conception des schémas régionaux : objectiver à partir d'un diagnostic l'importance de la logistique dans le développement économique. La nécessité d'identifier les enjeux du développement territorial logistique et de développer des capacités cognitives sur la logistique semble en effet une condition incontournable. Néanmoins, ce n'est pas une condition

suffisante pour obtenir à des démarches formalisées. En effet, on peut s'étonner que la région Grand Est n'ait pas encore formulé de document de planification malgré les nombreuses études sur la logistique en territoire et la mise en place d'un grand observatoire.

Un autre élément incontournable semble être l'identification d'un chef de file. En ce sens, le document-cadre insiste sur l'importance de l'articulation de l'échelon national aux échelons locaux et la nécessité d'« identifier pour l'Etat un référent territorial logistique comme interlocuteur des acteurs en région en vue d'une cohérence et d'une articulation des stratégies locales et nationales ».

Le troisième élément incontournable de la territorialisation du développement met en évidence l'importance des démarches partenariales. En ce sens, le document-cadre insiste également sur l'importance de la coopération des acteurs territoriaux : mieux organiser la logistique sur le territoire en multipliant les actions de coopération et de partenariat public-privé et privé-privé pour faire émerger de nouvelles pratiques territoriales plus vertueuses. En outre, certaines orientations visent à donner un cadre et des dispositifs pour rendre plus performante la logistique dans les territoires en s'appuyant sur des plates-formes dénommées « Fabriques de la logistique » qui ont pour principal objectif d'assurer le développement et la maturation de projets de recherche et d'innovation dont une partie aurait vocation à être cofinancée par des acteurs privés et les pouvoirs publics.

Conclusion

L'emboîtement des échelles géographiques, l'intrication des échelons institutionnels, la multiplication du nombre d'acteurs, tant publics que privés, et le manque de références institutionnelles à l'action collective constituent le cadre général dans lequel s'est inscrit le développement logistique territorial. La dynamique d'implantation des activités logistiques porte des enjeux territoriaux importants et questionne le rapport du développement logistique au territoire. L'apport de notre contribution a été d'analyser le processus de territorialisation du développement logistique.

La régulation du développement logistique territorial est prise en charge par les acteurs locaux qui proposent des solutions adaptées à leur contexte territorial, sur la base d'éléments de connaissance et selon une démarche de concertation. Il s'agit là d'un processus de territorialisation ascendant d'action publique au sens d'actions collectives, dotée de son propre mode de gouvernance en fonction de valeurs et de comportements localisés, mobilisés pour résoudre un problème productif. Faute de référentiel national, la territorialisation du développement logistique est caractérisée par un processus d'adaptation pragmatique, souvent initiée localement, selon une stratégie de composition du jeu des acteurs dans une logique de projet. Si quelques initiatives stimulantes peuvent être recensées, il n'en demeure pas moins que le processus de territorialisation n'est ni systématique ni généralisé. Néanmoins, la stratégie nationale « *France Logistique 2025* » initiée par l'Etat semble vouloir dépasser ces écueils en

affirmant la logistique comme stratégique pour les territoires et en donnant les éléments d'un cadre global.

La territorialisation du développement logistique tend ainsi à s'articuler entre le niveau local, impliquant les acteurs territoriaux garant d'une action publique durable et stratégique (Soldo, Marais, Hernandez, 2010) et le niveau national, garant de la définition des objectifs globaux portant l'intérêt général et d'un cadre de référence. Le document-cadre de la stratégie « *France Logistique 2025* » propose de nombreuses pistes d'actions afin de mieux intégrer les enjeux de la logistique dans les territoires. Néanmoins, l'absence de hiérarchisation des objectifs, le faible caractère coercitif des propositions et le manque de programmation des actions rendent encore fragile la consolidation du processus de territorialisation du développement logistique. La difficulté est de parvenir à généraliser des dynamiques locales, à les ancrer dans les pratiques des acteurs privés comme publics.

Références bibliographiques

BEHAR, D., (2000), Les nouveaux territoires de l'action publique, in Pagès, D et Pélissier, N. (dir.), Territoires sous influences, L'Harmattan, pp. 83-101.

BONACICH, E., WILSON, J.B., (2008), Getting the Goods: Ports, Labor, and the Logistics Revolution. Cornell University Press.

CAMMAN, C., GUIEU, G., LIVOLSI, L., MONNET, M., (2013), Performance durable et gestion mutualisée des approvisionnements. Le rôle des institutions. Rapport PREDIT, Groupe opérationnel n°4.

CELLULE ÉCONOMIQUE REGIONALE DES TRANSPORTS D'AQUITAINE, (2015), Le schéma des plates-formes logistiques et des zones d'activités multimodales en Aquitaine.

CHIASSON, G., (2012), Territorialisation, in Côté L., Savard J;F. (dir), Le dictionnaire encyclopédique de l'administration publique, [en ligne] www.dictionnaire.enap.ca

COHENDET, P., DIANI, M., (2003), L'organisation comme une communauté de communautés croyances collectives et culture d'entreprise, Revue d'économie politique, Vol. 113 n°5, pp. 697-720.

COLIN, J., (2002), De la maîtrise des opérations logistiques au supply chain management, Gestion 2000, 19, pp. 59-74.

COLIN, J., (2005), Le supply chain management existe-t-il réellement ? Revue française de gestion, 31, 135-149.

COMMISSARIAT GENERAL AU DEVELOPPEMENT DURABLE, (2012), Les entrepôts et leur activité. Chiffres et Statistiques.

CONFERENCE NATIONALE SUR LA LOGISTIQUE, (2017), Document-cadre pour une stratégie « France logistique 2025 », [http://www.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/France Logistique 2025 - Document-cadre- janvier 2017 rev.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/France%20Logistique%202025%20-%20Document-cadre-%20janvier%202017%20rev.pdf)

CONSEIL REGIONAL DE BRETAGNE, (2013), Plan régional d'actions logistiques.

COOPER, M.C., (1994), The 'How' of Supply Chain Management, The National Association of Purchasing Management.

COPPER, M.C., LAMBERT, D.M., PUGH, J.D., (1997), Supply Chain Management: More than a New Name for Logistics, The International Journal of Logistics Management, 8, pp. 1-14.

DABLANC, L., ROSS, C., (2012), Atlanta: a Mega Logistics Center in the Piedmont Atlantic Megaregion (PAM). Journal of transport geography. 24, pp. 432-442.

DEBARDIEUX, B., (2009), Territoire – Territorialité – Territorialisation : aujourd'hui encore, et bien moins que demain..., in Vanier, M. (dir.), Territoires, territorialité, territorialisation. Controverses et perspectives. Presses Universitaires de Rennes.

DEBRIE J., HEITZ A. (2017), « La question logistique dans l'aménagement de l'Île-de-France : formulation d'un enjeu métropolitain versus absence de concrétisation dans les projets urbains ? », *Géographie, économie, société* 2017/1 (Vol. 19), p. 55-73.

DELEGATION INTERMINISTERIELLE AU DEVELOPPEMENT DE LA VALLEE DE LA SEINE, Schéma stratégique Vallée de la Seine, Un projet de développement à l'horizon 2030

Di Méo, G., Buléon, P., (2005), *L'espace social. Lecture géographique des sociétés*, Armand Colin.

DIRECTION REGIONALE ET INTERDEPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT ET DE L'AMENAGEMENT D'ÎLE-DE-FRANCE, (2012), Document d'orientations stratégiques pour le fret en Île-de-France à l'horizon 2025.

DOUILLET, A.C., (2003), Les élus ruraux face à la territorialisation de l'action publique. *Revue française de science politique*, vol. 53, n°4, pp. 583-606.

DTZ, (2011). 1998-2008-2011, Evolution de l'immobilier logistique, 18 p.

DUBRESSON, A., JAGLIN, S, (2005), Gouvernance, régulation et territorialisation des espaces urbanisés. Approches et méthodes, in Antheaume, B., Giraut, F. (eds). *Le territoire est mort. Vive les territoires*. IRD Edition.

FAURE, A., (2004), Territoires/Territorialisation, in Bousaguet, L., Jacquot, S., Ravinet, P., *Dictionnaire des politiques publiques*, Les Presses de Sciences Po.

FAURE, A., DOUILLET, C., (dir) (2005), *Les politiques publiques à l'épreuve de l'action publique : critique de la territorialisation*, Presse universitaire de Grenoble.

FAURE, A., NEGRIER, E., (dir) (2007), *Les politiques publiques à l'épreuve de l'action locale, critiques de la territorialisation*. L'Harmattan.

HEITZ A., (2017), *La métropole logistique : structure métropolitaine et enjeux d'aménagement. La dualisation des espaces logistiques métropolitains*. Thèse de doctorat d'Aménagement de l'espace et urbanisme, Université Paris-Est.

Heitz, A., Dablanc, L., (2015), Logistics Spatial Patterns in Paris: The Rise of the Paris Basin as a Logistics Megaregion. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board* 2477, pp. 76-84.

HESSE, M., (2004), Land for Logistics: Locational Dynamics, Real Estates Markets and Political Regulation of Regional Distribution Complexes. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*. Vol. 95, 2, pp. 162-173.

HESSE, M., RODRIGUE, J.P., (2004), The Transport Geography of Logistics and Freight Distribution. *Journal of Transport Geography*. 12, pp. 171-184.

HESSE, M., RODRIGUE, J.P., (2006), Global Production Networks and the Role of Logistics and Transportation. *Growth and change*. Vol. 37, 4, pp. 499-509.

JAILLET, M.C., (2009), Contre le territoire, la « bonne distance », in Vanier, M. (dir.), Territoires, territorialité, territorialisation. Controverses et perspectives. Presses Universitaires de Rennes.

JOIGNAUX G., (2008), Quel impact de la logistique sur le développement territorial, Note de synthèse du SESP, n°168, p. 45-50.

LEVI-STRAUSS, C., (1962), La pensée sauvage. Paris, Plon.

LIBOUREL, E., (2015), Le corridor ferroviaire méditerranéen : planification, politisation et territorialisation d'un projet d'aménagement. Thèse de doctorat de géographie. Université Paris-Est.

LIVOLSI, L., CAMMAN, C., (2017), La logistique, une affaire d'Etat ? Cherche Midi.

LIVOLSI, L., FABBE-COSTES, N., (2016), Contribution des sciences de gestion aux politiques publiques. L'exemple de la « stratégie logistique nationale ». Revue française de gestion, 261, pp. 111 à 125.

MASSON S., PETIOT R., (2012), Attractivité territoriale, infrastructures logistiques et développement durable. Les Cahiers Scientifiques du Transport, Vol. 61, 12, pp. 63-90.

MASSON, S., (2013), Logistique et territoire : dynamiques, gouvernance et rôle des pouvoirs publics, 50ème Colloque de l'ASRDLF, Mons, 8-10 juillet.

MASSON, S., (2015), the governance of logistics areas: analysis, issues and role of territorial innovation, european Regional Science Association, Lisbon, Portugal, 25-28 August 2015.

MASSON, S., (2017), La gouvernance territoriale de la production des espaces logistiques : enjeux, rôle des innovations territoriales et limites – Réflexions à partir de l'exemple français, Canadian Journal of Regional Science / Revue canadienne de Sciences régionales, à paraître.

MASSON, S., PETIOT, R., (2012), Attractivité territoriale, infrastructures logistiques et développement durable. Les Cahiers Scientifiques du Transport, Vol. 61, 12, pp. 63-90.

MASSON, S., PETIOT, R., (2013), Logistique et territoire : multiplicité des interactions et forces de régulation, Géographie, Economie, Société, 15, pp. 385-412

MASSON, S., PETIOT, R., (2014), Dynamiques spatiales des activités logistiques d'entreposage et économies d'agglomération, 51ème Colloque de l'Association de Science Régionale De Langue Française, Marne-La-Vallée, 7-9 juillet.

MCKINNON, A., (2009), The Present and Future Land Requirements of Logistical Activities. Land Use Policy. 26, pp. 293-301.

MELE, P., (2009), Identifier un régime de territorialité réflexive, in Vanier, M. (dir.), Territoires, territorialité, territorialisation. Controverses et perspectives. Presses Universitaires de Rennes.

MERENNE-SCHOUMAKER, B., (2007), La localisation des grandes zones de logistique, Bulletin de la Société géographique de Liège, Vol. 49, pp. 31-40.

MINISTERE DE L'ÉCOLOGIE, DU DEVELOPPEMENT DURABLE ET DU NUMERIQUE, MINISTERE DE L'ÉCONOMIE, DE L'INDUSTRIE ET DU NUMERIQUE, (2016), France logistique 2025, une stratégie nationale pour la logistique.

MINISTERE DE L'ÉCOLOGIE, DU DEVELOPPEMENT DURABLE ET DU NUMERIQUE, MINISTERE DE L'ÉCONOMIE, DE L'INDUSTRIE ET DU NUMERIQUE, (2015), Résultats de la consultation réalisée dans le cadre de la conférence nationale sur la logistique du 31 mars au 3 juin 2015.

PECQUEUR, B., (2002), Gouvernance et régulation : un retour sur la nature du territoire. Géographie, Economie, Société, 2, pp. 229-245.

PIL'ES (Pôle d'Intelligence Logistique Europe du Sud), (2012), Livre blanc. Foncier et Territoire. Les enjeux de la logistique de demain.

RAIMBAULT N., (2016), L'émergence d'une industrie immobilière logistique, in Dablang, L., Frémont, A. (dir.), La métropole logistique, Paris, Armand Colin, pp. 253-269.

RAIMBAULT, N., (2014), Gouverner le développement logistique de la métropole : périurbanisation, planification et compétition métropolitaine. Thèse de doctorat, Université Paris-Est.

REGION URBAINE DE LYON, (2015), Révision du schéma de cohérence logistique de la Région Urbaine de Lyon.

SACK, R., (1986), Human Territoriality, its Theory and History. Cambridge University Press.

SAVY, M., (2006), Logistique et territoire, La Documentation française.

SOeS (Service de l'observation et des statistiques), (2017), Atlas des entrepôts et des aires logistiques en France en 2015, Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, 112 p.

SOLDO, E., MARAIS, M., HERNANDEZ, S., (2010), Les pratiques évaluatives au cœur de l'action publique locale en matière de développement durable : une lecture néo-institutionnaliste, Management international, vol. 14, n°4, pp. 69-84.

VANIER, M., (dir.), (2009). Territoires, territorialité, territorialisation. Controverses et perspectives. Presses Universitaires de Rennes.

WOESSNER, R., (2010), La territorialisation : proposition pour la compréhension du phénomène par une entrée systémique, Revue d'Economie Régionale et Urbaine, 4, pp. 669-685.

WOUDSMA, C., JAKUICEK, P., DABLANC, L., (2016), Logistics Sprawl in North America: Methodological Issues and Case Study in Toronto, Transportation Research Procedia, 12, pp. 474-488.