



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

La logistique intégrée de proximité, facteur d'ancrage d'industries liées aux agro-ressources ? : le cas de deux filières en Champagne-Ardenne

Mme Sylvie BENOIT

Laboratoire REGARDS – Université de Reims Champagne MCF
IUT de Reims Chemin des Rouliers 51110 REIMS MARNE France
sylvie.benoit@univ-reims.fr

Référence à la session / reference to the session

F4 ou S30

Résumé / Summary

Mots clés : Territoires, logistique, ancrage local, agro-industries

Le lien entre logistique et territoires est souvent appréhendé au travers de l'attractivité des territoires pour l'implantation de plate-forme logistiques. Ce sont généralement les grandes agglomérations bien dotées en infrastructures (routes, autoroutes), en hubs (ports, aéroports) et en bassins de consommation de grande taille qui sont les plus attractives (Straele, 2010, p.5), ces plates-formes alimentant les besoins des grandes agglomérations (Savy, 2006).

Toutefois certains territoires à dominante productive, ont développé des fonctions logistiques davantage orientées vers l'amont des chaînes logistiques, où certaines fonctions sont externalisées mais moins systématiquement. Dans un contexte de mutation des systèmes productifs (Bost, 2015), cette performance logistique amont a permis à certaines activités de se maintenir, en contribuant au soutien de leur compétitivité (Pipame, 2009). Ces fonctions logistiques industrielles, moins systématiquement externalisées que la logistique de distribution car plus spécifiques (Williamson, 1975), sont alors moins souvent étudiées, dans leur contribution à la compétitivité des territoires. La logistique y est dispatchée autour des activités industrielles ou diluée dans l'activité industrielle elle-même.

Nous nous interrogeons ici sur le lien qu'entretiennent les logistiques spécifiques en amont des chaînes de valeur avec la compétitivité d'activités internationalement concurrencées, et en particulier la logistique des filières agro-ressources historiquement présentes en Champagne-Ardenne. Plus précisément, en quoi cette fonction peut alors être un support de la valorisation des ressources productives, au sens d'une logistique organisationnelle et stratégique (Fabbe-Costes et Paché, 2013), et donc de l'ancrage de patrimoines productifs collectifs (Nieddu et al., 2014) ?

Une meilleure connaissance du rôle de la logistique dans la performance des réseaux de production dans une économie mondialisée est en effet indispensable pour identifier les stratégies à développer et insérer des

chaînes de valeur locales dans des réseaux globaux (traduit de Coe, 2014, p. 246). L'objectif est alors d'identifier dans quel cas les organisations logistiques peuvent être un facteur de nomadisme des firmes (Zimmerman, 1998), ce que l'économie de la proximité (Torre et Rallet, 2005 ; Bellet et al. 1993) explique par la présence de proximités organisées, a-spatiales ; et dans quel cas des organisations logistiques basées sur une coordination localisée des acteurs peuvent être un support d'ancrage territorial et de valorisation de filières (proximité géographique, source d'externalités favorisant l'innovation).

Le lien entre logistique et territoires est d'abord présenté au travers de la théorie de la localisation et sa notion de centralité, complétée par l'économie de proximités, où la logistique devient un facteur d'affranchissement de l'espace (partie 1). Puis nous étudions deux filières, dont les organisations logistiques mènent à divers types d'ancrage (partie 2) : la filière betterave (où la suppression des quotas sucriers en octobre 2017 fait peser un risque d'accroissement de la concurrence mondiale) et la filière bois (déjà fragilisée par cette concurrence) . La première bénéficie d'un ancrage industriel encore fort, qui plus est accentué par la présence d'un pôle de compétitivité agro-ressources à vocation mondiale, alors que la seconde a vu son ancrage s'amenuiser (ORTAL, 2016) avec des bois bruts exportés et transformés ailleurs pour être ensuite réimportés et revendus. Les activités étudiées sont celles de l'extraction des ressources ; leur transport/stockage en amont de la production ; leur logistique de transformation, et leur stockage en amont de la distribution.

Après un diagnostic de la place de ces filières dans la région étudiée, des entretiens près de 6 acteurs de chacune de ces filières (2 exploitants de la ressource, 2 producteurs, 2 prestataires) sont réalisés afin d'identifier les logiques propres à chacune d'elle et les éléments qui expliquent des trajectoires productives et d'ancrage différenciées.

Nous montrons que certaines organisations logistiques peuvent constituer un vecteur d'ancrage, sous conditions : d'une culture productive spécifique (Taddéi et Delécolle, 2012) d'où découle un relationnel spécifique entre acteurs et des innovations organisationnelles ; d'une ressource ancrée au territoire sous réserve d'investissements technologiques importants , et d'une politique de recherche forte et mutualisée entre filières permettant un repositionnement à partir des filières classiques et le développement de co-produits (concept innovant de bio-raffinerie, modèle de logistique industrielle intégrée). La logistique peut alors être un support de valorisation de la ressource et de son ancrage industriel.

La supply chain géographiquement éclatée, basée sur une logique de proximité organisationnelle entre acteurs (Paché, 2006) en fort développement au cours des vingt dernières années, n'exclut donc pas l'existence d'autres modèles, davantage ancrés au territoire, notamment en amont. Ce modèle que nous qualifions de « supply chain intégré de proximité », montre la complexité des logiques d'ancrage, leur fragilité, et leur dépendance vis à vis de facteurs exogènes tels que les caractéristiques des marchés, les cours de matières premières, et la réglementation propre à la filière.

Bibliographie / Bibliography

- Bellet, M., Colletis G., Lung Y., 1993, Economies de proximités, Revue d'Economie Régionale et Urbaine, n° spécial n°3, pp. 357-361
- Bost, F., (2015), La France : mutations des systèmes productifs, Armand Colin, 253 p.
- Coe, N., (2014), Missing links: Logistics, governance and upgrading in a shifting global economy, Review of International Political Economy, vol 21 n°1, 224-256
- Fabbe-Costes, N., Paché, G., (2013), La logistique : une approche innovante des organisations (dir.), Presses Universitaires de Provence, 271p.
- Nieddu, M., Garnier, E., Bliard C., (2014), Patrimoines productifs collectifs versus exploration/exploitation, le cas de la bioraffinerie, Revue Economique, vol. 65, pp. 957-987
- ORTAL, (2016), Transport et logistique du bois dans le Grand-Est – Organisation de l'approvisionnement, Strasbourg, Juin, 4 p.
- Paché, G., (2006), Approche spatialisée des chaînes logistiques étendues-De quelle (s) proximité (s) parle t-on ? Cahiers scientifiques du transport, 49, 9-28

- Pipame, (2009), La logistique en France : indicateurs territoriaux, Samarcande Transport Logistique Territoire, 125 p.
- Savy, M., (2006), Logistique et territoire, DIACT, La Documentation française.
- Straele, M., (2010), La localisation des entreprises logistiques et le positionnement des régions urbaines nord-ouest européennes, Belgeo, n°1-2, pp. 119-134
- Taddéi, J-C., Delécolle, T., (2012) The role of cooperatives and corporate social responsibility: the case of the French agricultural sector, International Business Research, suppl. Special Issue: CSR and SMB, 5.7, (Jul 2012): 73-83
- Torre, A., Rallet, A., (2005), Proximity and localization, Regional Studies, vol. 39 n°1, pp. 47-60
- Williamson, O.E, (1975), markets and hierarchy, Analysis and antitrust implication, New York, Free press, 286 p.
- Zimmerman, J-B., (1998), Nomadisme et ancrage territorial : propositions méthodologiques pour l'analyse des relations firmes-territoires, Revue d'économie régionale et urbaine, n°2