



# Plates-formes logistiques et effets économiques locaux

Nathan Bounie

SPLOTT – AME – IFSTTAR

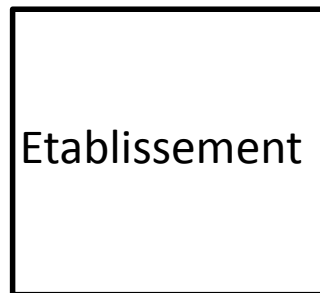
[nathan.bounie@ifsttar.fr](mailto:nathan.bounie@ifsttar.fr)



# Du global au local

- Années 1980 : ère des ruptures (technologiques, sociales, financières...)
- Division internationale du travail : passage progressif d'un modèle fondé sur les avantages comparatifs ricardiens à une fragmentation des processus de production (Moati et Mouhoud, 2005)
- Explosion du commerce intra-firmes et développement spectaculaire de l'activité logistique, notamment dans les pays postindustriels, afin de permettre la « *rotation la plus efficace possible du capital dans de tels ensembles transnationaux* » (Salini, 1984)
- Emergence des « plates-formes logistiques » :
  - Période 1980-2000 : période d'implantations désordonnées d'entrepôts
  - Dès les années 2000 : rationalisation des implantations (diminution des disponibilités foncières, limitation des nuisances, volonté de report modal, émergence de professionnels de l'immobilier logistique...)

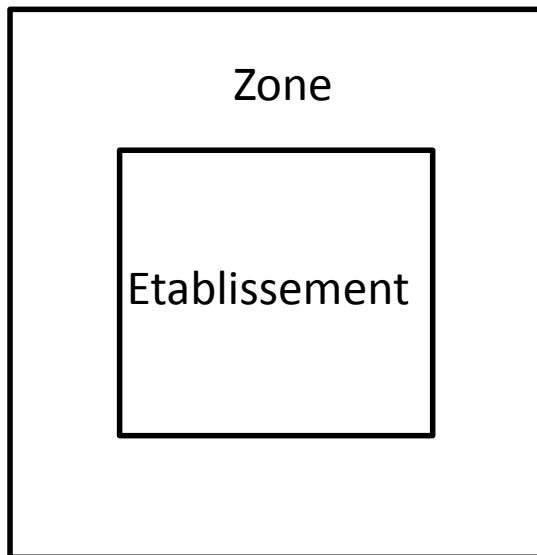
# Lieux logistiques et plates-formes



*Titre : Entrepôt Kiabi – DHL de Dourges  
Source : Google Earth, Janvier 2015*

*Titre : les lieux logistiques  
Source : adapté de Savy, 2005*

# Lieux logistiques et plates-formes

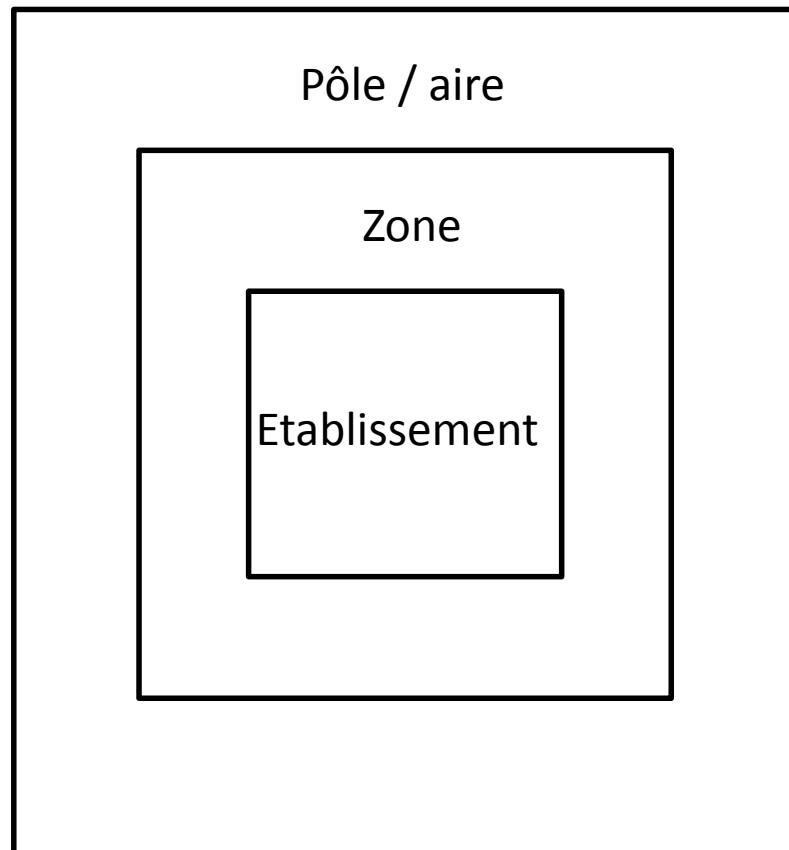


*Titre : les lieux logistiques  
Source : adapté de Savy, 2005*



*Titre : Zone logistique Clésud de Miramas  
Source : Google Earth, Janvier 2015*

# Lieux logistiques et plates-formes

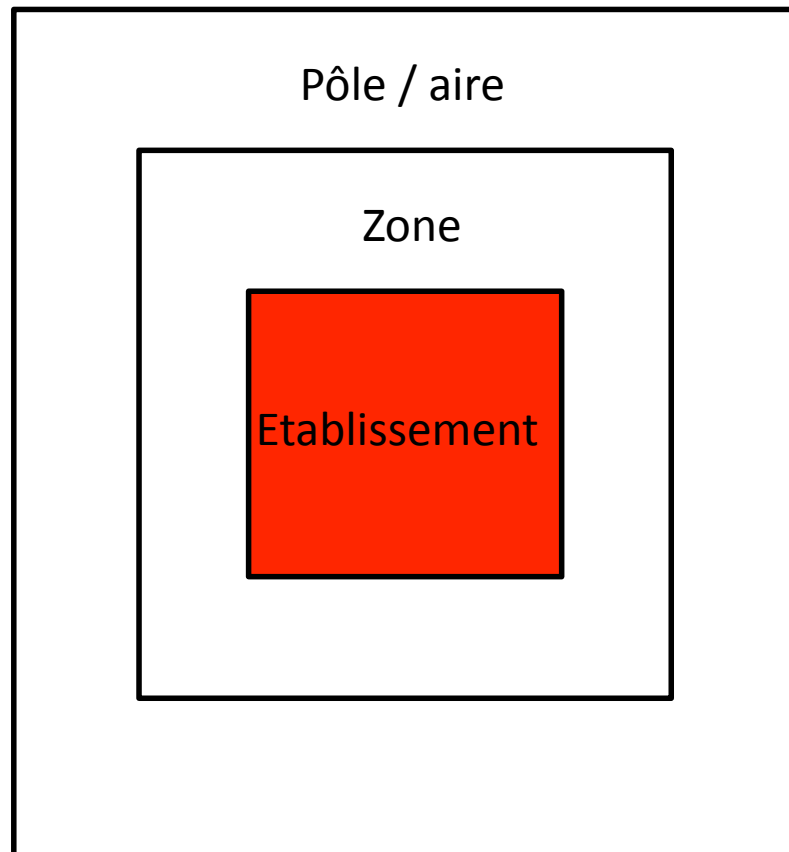


*Titre : les lieux logistiques  
Source : adapté de Savy, 2005*



*Titre : Pôle logistique de Sénart  
Source : Google Earth, Janvier 2015*

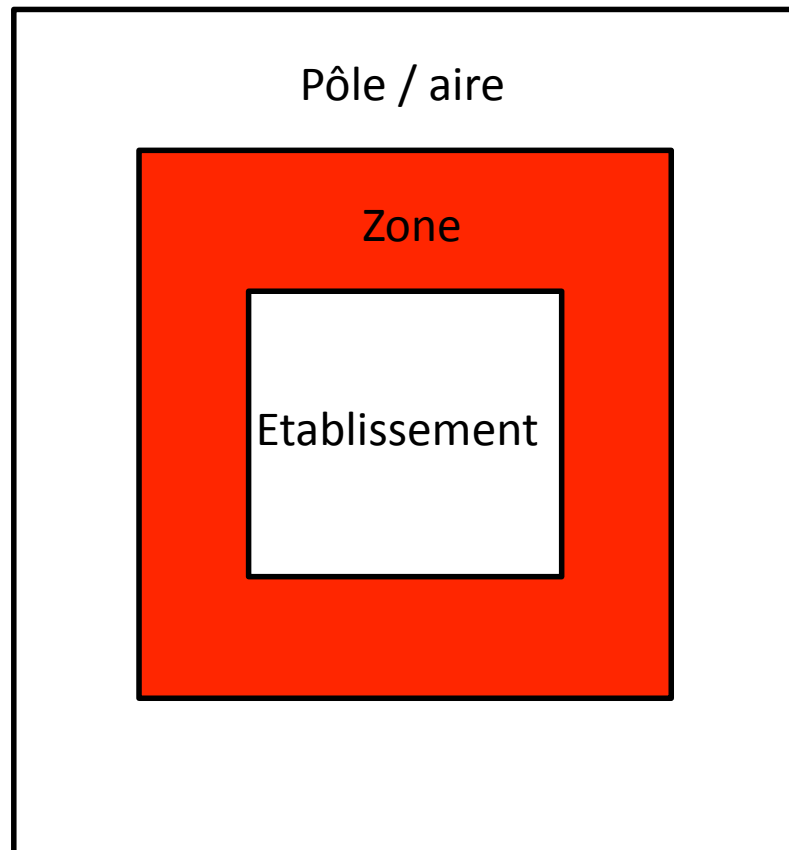
# Lieux logistiques et plates-formes



- Conception classique de la plate-forme chez les professionnels de la logistique (chargeurs, prestataires, investisseurs)

*Titre : les lieux logistiques  
Source : adapté de Savy, 2005*

# Lieux logistiques et plates-formes

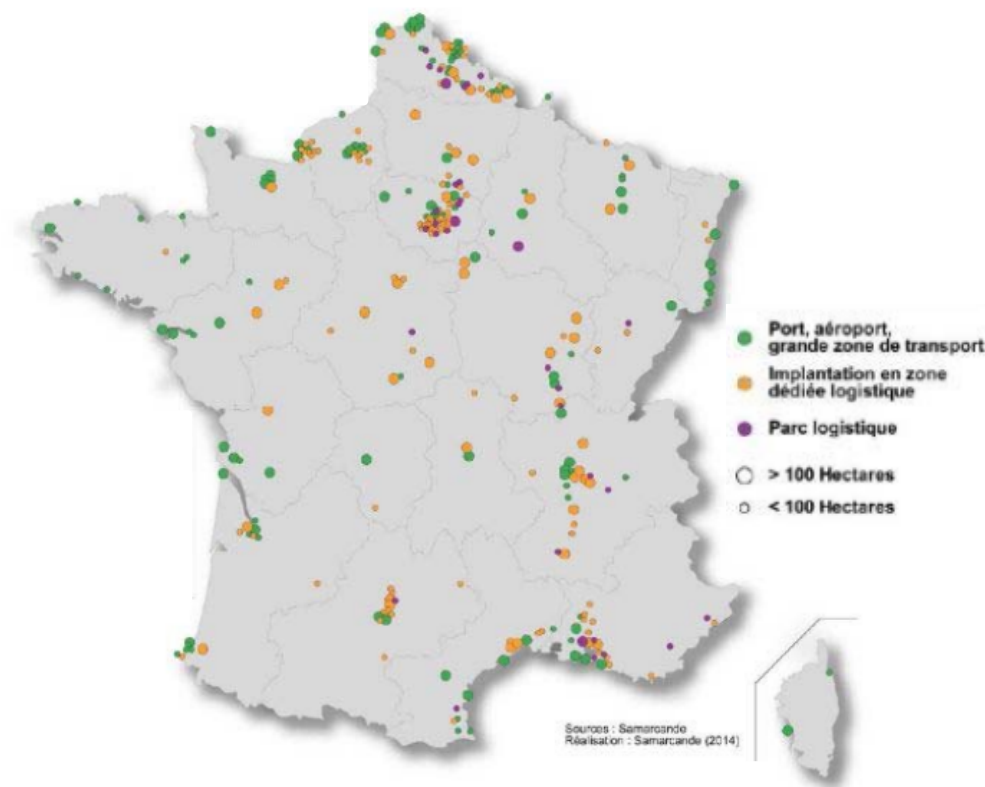


*Titre : les lieux logistiques  
Source : adapté de Savy, 2005*

- Conception classique de la plate-forme chez les professionnels de la logistique (chargeurs, prestataires, investisseurs)
- Conception classique de la plate-forme dans la littérature scientifique (par « métonymie »)

# Quelle réalité à la plateformisation?

- Selon le CGDD (2010) :
  - 3100 implantations logistiques de plus de 5000 m<sup>2</sup> répertoriées
  - 61% sont dans des zones d'activités
  - 16% sont dans des plates-formes logistiques
- Selon Samarcande (2014) :
  - 1642 implantations logistiques de plus de 5000 m<sup>2</sup> répertoriées
  - 18% sont dans des plates-formes logistiques



Titre : les zones à vocation logistique en France  
Source : Samarcande, 2014



# Plates-formes et territoire

- Les plates-formes logistiques auraient, en dehors des effets conjoncturels (emplois, taxes et effets induits), un effet structurel majeur : le développement économique local (structuration du tissu économique local)
- Deux leviers - proches de ceux prêtés aux clusters (Porter, 1998) :
  - Effet productivité sur les activités locales qui en « *consomment les services* » (Savy, 2006)
  - Effet attractivité sur d'autres activités qui en « *consomment les services* » (Savy, 2006)
- Ainsi, la plate-forme logistique est souvent mobilisée par les décideurs locaux comme un outil de développement économique local

# Question de recherche

Les plates-formes logistiques sont-elles des réservoirs de services à haute valeur ajoutée renforçant les activités de leur territoire d'implantation?

# Plan de l'intervention

(i) Logistique contractuelle vs. messagerie

(ii) Composition des plates-formes

# Logistique endogène vs. exogène

- Certains travaux insistent sur une distinction « *géo-logistique* » entre activité exogène et activité endogène (Samarcande, 2009) :
  - Logistique exogène : serait liée à des stratégies industrielles extérieures au territoire
  - Logistique endogène : serait liée aux besoins du tissu économique local
- Rapport au territoire différencié :
  - Logistique exogène : activité hors-sol, relations marginales
  - Logistique endogène : la logistique endogène sert le tissu économique local, relations fortes

# Logistique contractuelle vs. messagerie

**Entrepôt logistique**



**ENTREPOT**

- Site grande hauteur (10 m à 12 m libres)
- Stockage de marchandises (en moyenne 1 à 3 mois de ventes)
- Contrats long terme (en moyenne 3 ans)
- Prestations simples (entrées-sorties, stockage) et complexes (assemblage, copacking, etc...)
- Mono ou multi-client



**Plateforme de transport**



**PLATEFORME**

- Site faible hauteur (4 m à 6 m libres)
- Pas (peu) de stockage (< 3 jours) = cross-dock
- Contrats généralement liés aux contrats transport (en moyenne 1 an)
- Prestations simples (entrées-sorties)
- Toujours multi-client

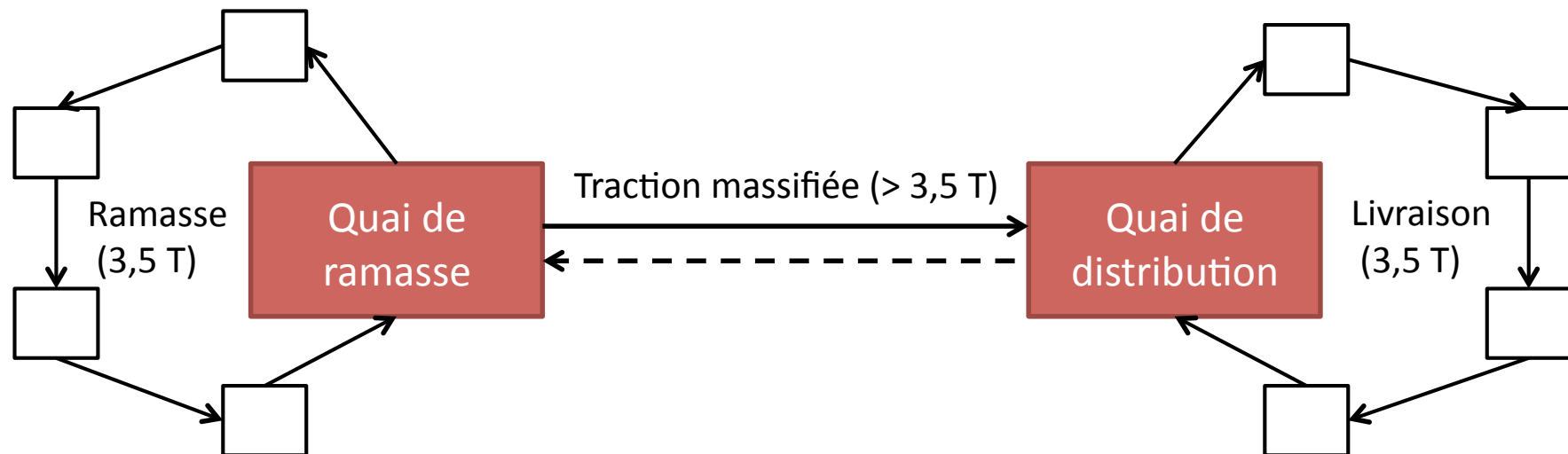
Titre : entrepôt logistique vs. quais de messagerie  
Source : Site de DB Schenker France

# La logistique contractuelle

- La logistique contractuelle a lieu dans des entrepôts et peut prendre trois formes :
  - Un chargeur (industriel ou distributeur) réalise lui-même son activité en compte propre
  - L'activité logistique d'un chargeur est externalisée à un prestataire logistique (compte pour autrui mono-client)
  - Un prestataire logistique réalise les activités logistiques de plusieurs chargeurs au sein d'un même entrepôt, suivant une logique de mutualisation (compte pour autrui multi-clients)
- Les logiques d'implantation reposent sur différents critères (Mérenne-Schoumaker, 2007) :
  - Echelle macro-spatiale : calcul barycentrique (entre la distance économique aux fournisseurs et aux clients)
  - Echelle micro-spatiale : disponibilités foncières, fiscalité, accessibilité, marché du travail...

# La messagerie

- La messagerie fonctionne suivant une logique « hub & spokes ». Elle est organisée autour d'un réseau d'agences, au sein desquelles sont réalisées des activités de réorganisation des flux (groupage-dégroupage)
- Les clients de la messagerie sont les différents acteurs (de manière indifférenciée) d'un territoire (entreprises : B2B ; individus : B2C ou C2C)

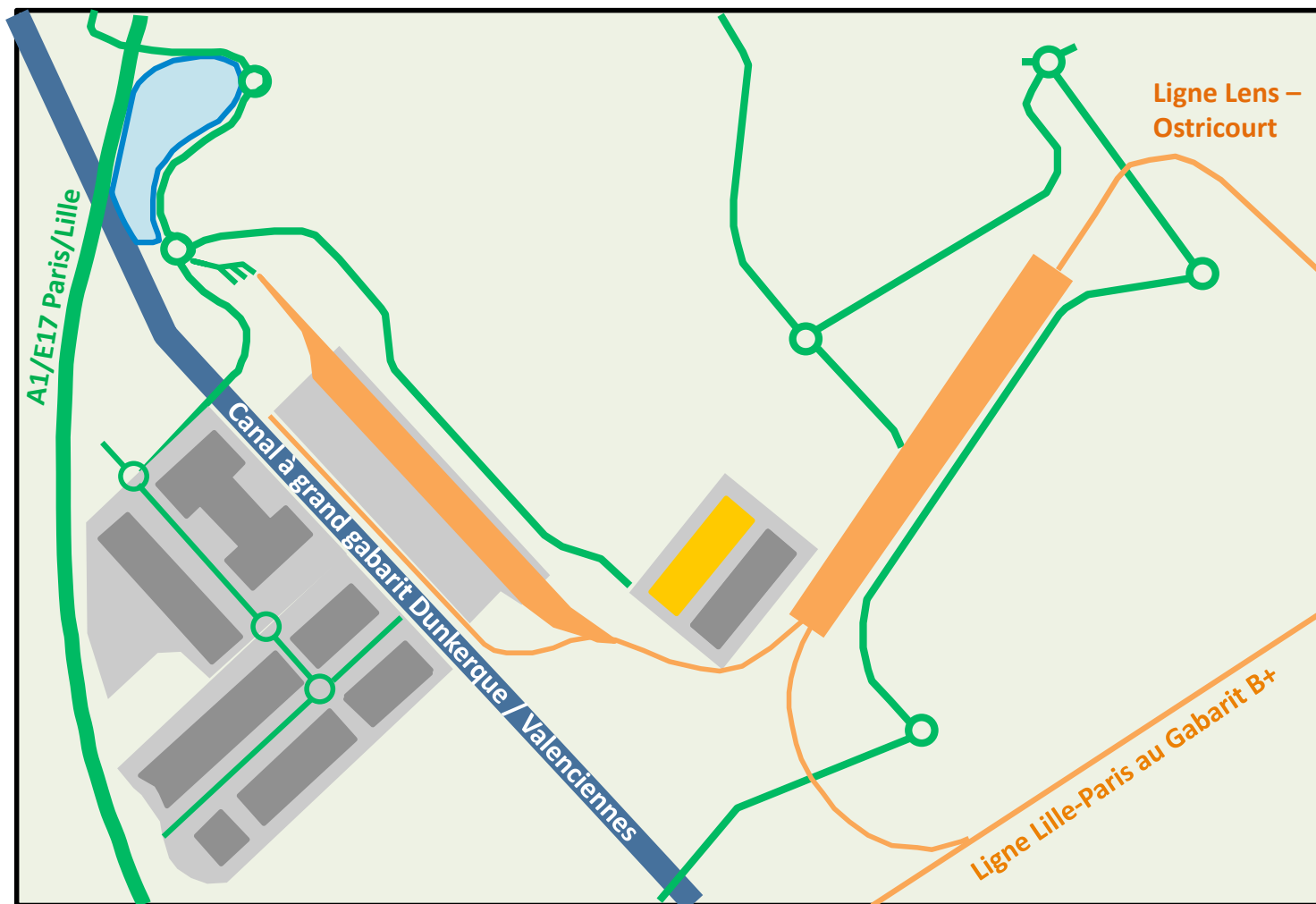


# Activités logistiques et territoire

- L'exploitant d'un entrepôt se localise sur un territoire pour sa position géographique relative et ses « aménités logistiques ». En dehors de l'emploi, des taxes et des effets induits (sous-traitance transport par exemple), cet entrepôt n'entretient aucune relation avec le territoire (« cathédrale dans le désert »)
- L'exploitant d'un quai de messagerie a comme clients les acteurs de la zone qu'il couvre grâce à son agence. En accueillant un nouveau quai de messagerie, un territoire s'insère plus directement dans le réseau de l'exploitant de cette agence
- Néanmoins :
  - Qu'il soit à proximité ou non d'un quai de messagerie, un client pourra toujours bénéficier d'une prestation de messagerie (mécanisme de concurrence entre les messagers)
  - Les prestations de messagerie ne sont pas facturées au coût réel, mais moyennées (en règle générale au niveau national)
  - Ainsi, les économies de coûts (d'une nouvelle implantation) pour le messager ne seront pas directement répercutées sur le client, mais seront diluées sur l'ensemble des clients du réseau

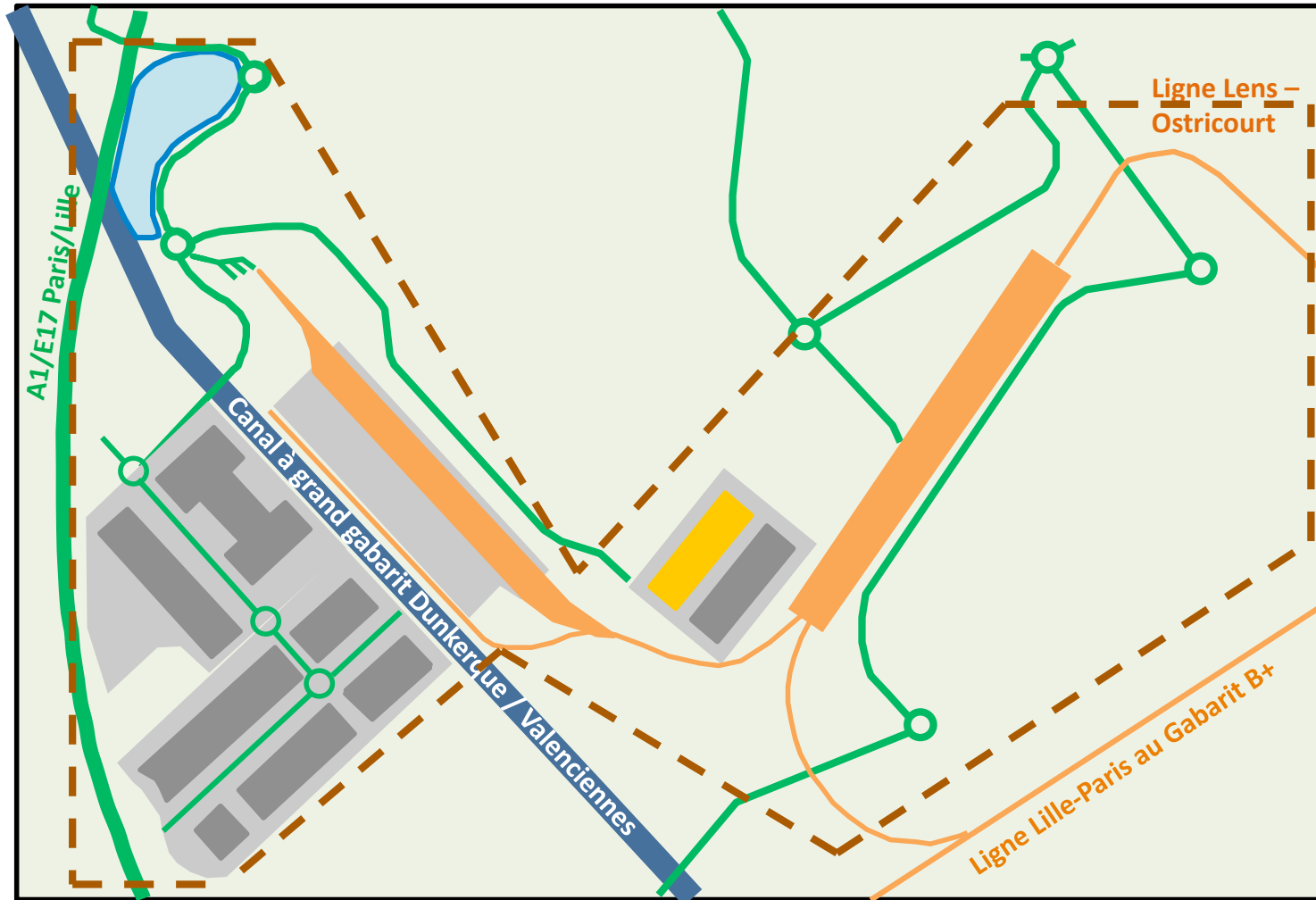


# La plate-forme Delta 3 : ...



Titre : plate-forme multimodale Delta 3  
Source : adapté du site internet de Delta 3

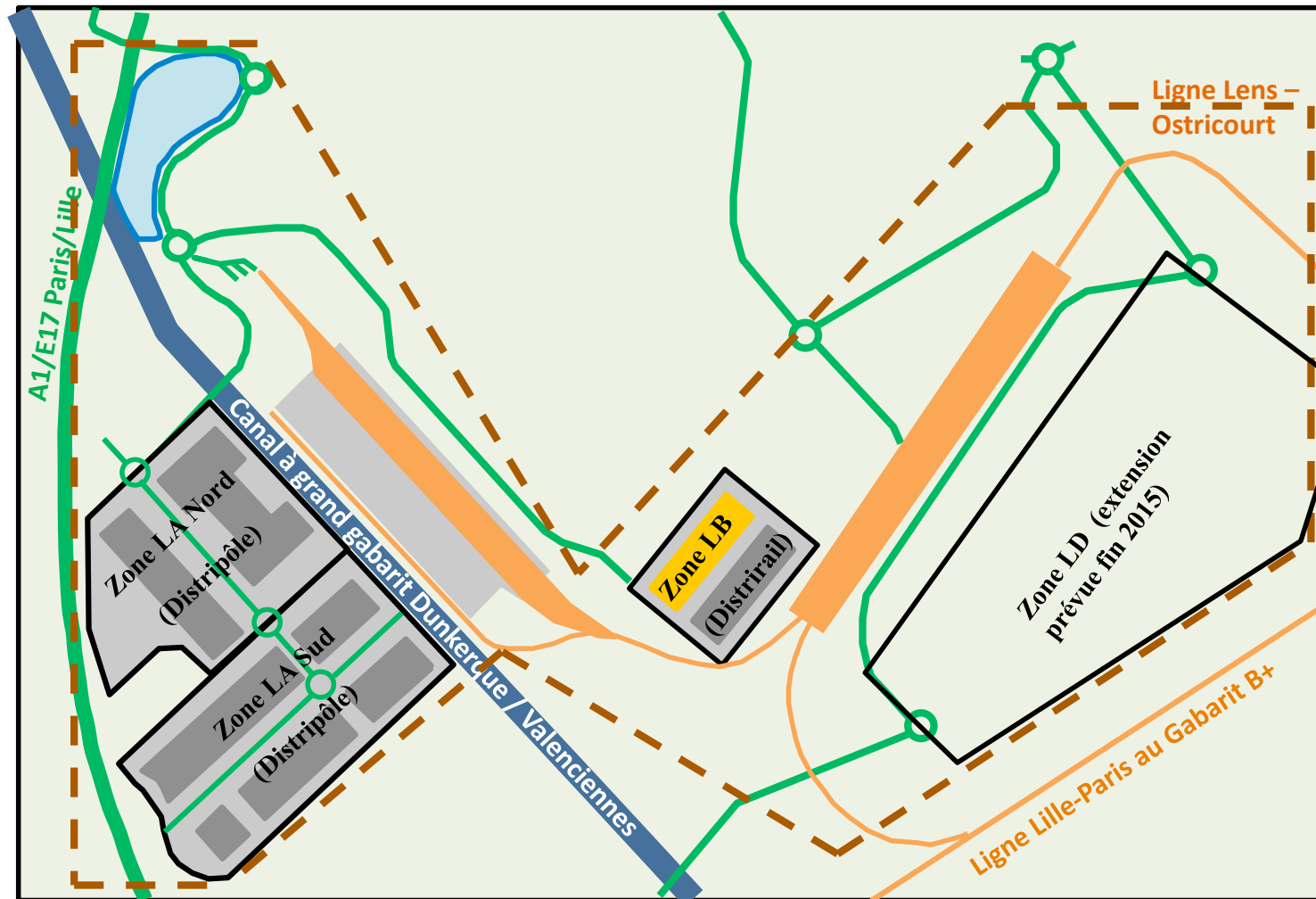
# ...une zone...



*Titre : plate-forme multimodale Delta 3  
Source : adapté du site internet de Delta 3*

--- Périmètre de la zone

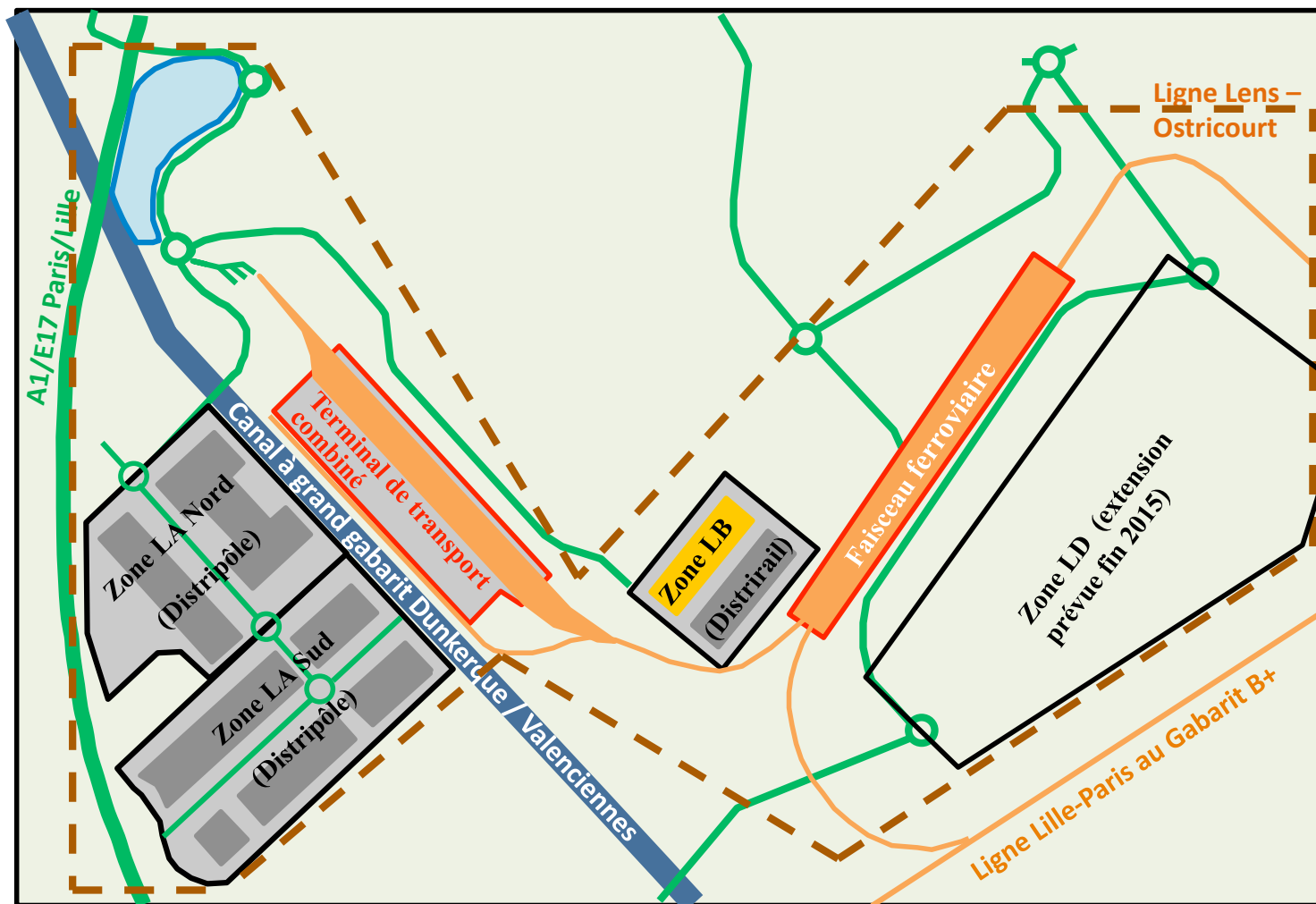
# ...accueillant des activités logistiques...



Titre : plate-forme multimodale Delta 3  
Source : adapté du site internet de Delta 3

--- Périmètre de la zone     Etablissements logistiques et liés

# ...avec des équipements spécifiques...



Titre : plate-forme multimodale Delta 3  
Source : adapté du site internet de Delta 3

...reconnue comme telle



*Titre : logo Delta 3*  
*Source : site internet de Delta 3*

# Caractéristiques des plates-formes

- Les grandes plates-formes logistiques sont en règle générale assez éloignées des agglomérations :
  - Besoin d'un foncier important et peu cher (l'éloignement du centre diminue la pression foncière)
  - Phénomène NIMBY qui tend à chasser les activités logistiques en périphérie (nuisances)
- Les développeurs immobiliers qui font construire les bâtiments logistiques ont tendance à privilégier les entrepôts aux quais de messagerie : besoin d'un bien le plus générique possible afin de limiter les coûts associés au turnover des occupants. Les quais de messagerie, avec leur faible hauteur de plafond et leurs nombreuses portes, sont trop spécifiques
- Ainsi, il semblerait que les plates-formes logistiques soient peu adaptées aux activités de messagerie :
  - L'activité de messagerie nécessite une proximité aux agglomérations
  - L'activité de messagerie nécessite des bâtiments qui lui sont propres et qui sont peu représentés sur les plates-formes logistiques

# Composition des plates-formes

- Objectif : identifier, par croisement de deux sources, des éléments permettant de décrire la composition des plates-formes logistiques françaises (métropolitaines)
- Sources mobilisées :
  - Répertoire Entrepôts produit par le SOeS regroupant 4470 entrepôts de plus de 5000 m<sup>2</sup>
  - Recensement des principales plates-formes logistiques réalisé par le cabinet Samarcande
- Méthode :
  - Traitement des 1994 entrepôts rentrés dans la base en 2011 et des 312 plates-formes (géocodage)
  - Après nettoyage, constitution d'un échantillon de 1174 entrepôts
  - Après croisement des deux bases (sur SIG), constitution d'un nouvel échantillon de 120 entrepôts et quais de messagerie localisés sur des plates-formes logistiques
- Résultat : seuls 5 entrepôts ou quais de messagerie correspondent aux NAF 52.29A (messagerie) et 53.10, 53.20 (activités de poste), soient 4% de l'échantillon

# Conclusion

- Ainsi, à la question des effets structurels locaux (ou articulation au tissu économique local) des plates-formes logistiques, il semble que trois réponses soient à apporter :
  - Toutes les activités logistiques n’interagissent pas de la même manière avec les territoires
  - Les plates-formes logistiques semblent être des espaces peu propices aux activités qui interagissent le plus avec les territoires (sauf plates-formes spécifiques, conçues pour accueillir des activités de messagerie, type Sogaris ou Garonor)
  - Même les activités qui interagissent le plus avec les territoires ont des effets structurels limités, car dilués
- Demeure la question des effets conjoncturels (emplois, taxes et activité induite)



# Conclusion

- Cette question peut se décomposer en deux sous-questions :
  - (i) La concentration des activités logistiques rend-elle l'activité logistique plus productive?
  - (ii) Y a-t-il une relation positive entre productivité de l'activité logistique et niveau d'emploi?
- Quelques éléments de réponse :
  - (i) Il semble que la concentration des activités n'ait pas automatiquement d'effets de cluster (Masson et Petiot, 2014), mais puisse être considérée comme de la co-localisation d'activités logistiques. La proximité organisée, source de synergies quand elle est combinée avec de la proximité géographique, n'est pas naturellement activée
  - (ii) L'activité logistique est poussée ou tirée par les commandes, mais ne fixe pas son niveau d'activité par elle-même. Ainsi, à niveau de commande égal, une activité plus productive aura tendance à diminuer son niveau d'emploi local (le gain sera encore une fois dilué)

# Références

- CGDD (2012). *Les entrepôts et leur activité en 2010*, Chiffres et Statistiques, n°334, 12 p.
- Europlatforms (2004). *Logistics Centers. Directions for Use*, European Economic Interest Groupings, 17 p.
- Masson S. et Petiot R. (2014). *Dynamiques spatiales des activités logistiques d'entreposage et économies d'agglomération : une analyse économétrique*, 51<sup>ème</sup> Colloque de l'ASRDLF, 23 p.
- Mérenne-Schoumaker B. (2007). *La localisation des grandes zones de logistique*, *Bulletin de la Société géographique de Liège*, n°49, pp. 31-40
- Moati P. et Mouhoud El M. (2005). Les nouvelles logiques de décomposition internationale des processus productifs, *Revue d'économie politique*, vol. 115, n°2, pp. 573-589
- Porter M. (1998). Clusters and the New Economics of Competition, *Harvard Business Review*, pp. 77-90
- Salini P. (1984). Logistique et division internationale des processus de production, *Transports*, n°294, pp. 219-223
- Samarcande (2014). *La « plateformisation » de la logistique, un enjeu d'efficacité économique et de développement durable*, Predit, 166 p. (Version provisoire, ne pas diffuser)
- Savy M. (2006). *Le transport de marchandises*, Eyrolles, 371 p.



Merci de votre attention